

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO**  
**CENTRO DE ARTES**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

VIVIAN ALBANI

**TRAJETÓRIA DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA**

VITÓRIA

2012

VIVIAN ALBANI

## **TRAJETÓRIA DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração em Cidade e Impactos no Território.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Clara Luiza Miranda

VITÓRIA

2012

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)  
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

---

Albani, Vivian, 1981-  
A326t Trajetória do crescimento da cidade de Colatina / Vivian  
Albani. – 2012.  
161 f. : il.

Orientador: Clara Luiza Miranda.  
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –  
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Crescimento urbano. 2. Urbanização. 3. Relações rurais-urbanas. 4. Cidades e vilas - Colatina (ES). 5. Cidades e vilas - Crescimento. I. Miranda, Clara Luiza. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. III. Título.

CDU: 72

---

VIVIAN ALBANI

## **TRAJETÓRIA DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração em Cidade e Impactos no Território.

Aprovada \_\_\_\_\_.

### **COMISSÃO EXAMINADORA**

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Clara Luiza Miranda

Universidade Federal do Espírito Santo

Orientadora

---

Prof. Dr. Carlos Teixeira de Campos Júnior

Universidade Federal do Espírito Santo

---

Prof. Dr. Roberto Luís Monte-Mór

Universidade Federal de Minas Gerais



Para Elzira e Lauro.

Para Leandro.

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, Elzira e Lauro, pelo carinho e dedicação incondicional.

Às minhas irmãs e sobrinha, Míriam, Graziela e Amanda, pelos momentos de descontração.

Ao marido Leandro pelo amor e carinho, pela companhia, pela paciência, pelo apoio e pela dedicação.

Ao arquiteto e urbanista e mestre Leandro pelas críticas e pelo auxílio na elaboração dos esquemas gráficos.

À orientadora Clara Luiza Miranda, pela imensa contribuição, pelo incentivo, pela paciência e pela grande dedicação que despende aos seus alunos. Deixo também minha admiração.

Aos colegas e professores do PPGAU-UFES.

Aos professores Roberto Luís Monte-Mór e Carlos Teixeira de Campos Júnior pela disponibilidade e contribuições.

Aos colegas do Instituto Federal do Espírito Santo dos campi Nova Venécia e Colatina pelo incentivo, pela compreensão e pela amizade.

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Colatina, em especial ao engenheiro civil Chico, pela disponibilidade e atenção despendida no fornecimento de informações essenciais para o desenvolvimento da pesquisa.

## RESUMO

Aborda o crescimento da cidade de Colatina-ES, sede do município que possui economia e população urbana, e território com maior parte da área rural. As áreas rurais, entretanto, contribuem pouco para a economia do município e estão, em grande parte, ambientalmente degradadas, ociosas e a espera de valorização. O objetivo do trabalho é compreender o crescimento da cidade de Colatina e os fatores e as consequências desse crescimento. Para a análise, foram pesquisados projetos de loteamentos, investimentos e intervenções na área urbana e rural. Como cidade média caracterizada pela centralidade e polaridade regional, mas fora dos principais investimentos no estado, Colatina busca tirar proveito de sua situação de cidade entreposto e da confluência viária para se manter viva na economia regional. A economia do município está baseada no comércio e serviços, mas busca atrair investimentos para a indústria e em logística. A expansão da cidade desde o início da formação segue o sistema viário, que cria uma espacialidade dispersa. As características do crescimento urbano de Colatina são resultado das estratégias de desenvolvimento econômico, dos interesses do mercado imobiliário e de um poder público que abstém do controle urbano. Esses fatores levam a uma urbanização dispersa que se apresenta onerosa e pouco sustentável para as áreas urbanas e rurais, pois gera segregação socioespacial, maiores custos com infraestrutura, espaços urbanos de baixa densidade e monofuncionais, poluição e agravamento do esgotamento ambiental. Os desafios para um crescimento sustentável da cidade de Colatina passam pelo planejamento municipal e regional, que qualifique e diversifique suas áreas urbanas, evite a expansão desnecessária do perímetro urbano, recupere suas áreas ambientais degradadas e potencialize as atividades agropecuárias de forma produtiva e menos agressiva ao meio ambiente.

**Palavras-chaves:** Crescimento urbano, urbanização dispersa, relação urbano-rural, periurbano, Colatina, cidade média.

## ABSTRACT

It approaches the growth of the city of Colatina-ES, the county seat that has urban economy and urban population, and territory with most of the rural area. Rural areas, however, contribute little to the city's economy and are largely environmentally degraded, idle and waiting for recovery. The objective is to understand the growth of the city of Colatina, and the factors and consequences of this growth. Land division projects, investments and interventions in urban and rural areas were collected for the analysis. As a median-sized city characterized by central and regional polarity, but outside of the main investments in the state, Colatina seeks to take advantage of its situation of commercial warehouse city and road junction to stay alive in the regional economy. The city's economy is based on trade and services, but seeks to attract investment to the industry and logistics. The expansion of the city since the early formation follows the road system, which creates a dispersed spatiality. The characteristics of the urban growth of Colatina are the result of economic development strategies, interests in the property market and a government that abstains from urban control. These factors lead a sprawl urbanization that presents itself costly and not sustainable for urban and rural areas because it creates segregation, higher infrastructure costs, low-density and monofunctional urban spaces, pollution, and worsening of environmental depletion. The challenges for sustainable growth of the city of Colatina depends on a municipal and regional planning, which qualifies and diversifies its urban areas, avoids unnecessary expansion of the urban perimeter, retrieves its environmental degraded areas and leverages the agricultural activities in a productive and less aggressive way to the environment.

**Abstract:** Urban growth, sprawl urbanization, urban-rural, periurban, Colatina, median-sized city.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização do município de Colatina.....	18
Figura 2: Infraestrutura de transporte estadual com destaque para a cidade de Colatina.....	19
Figura 3: Propaganda de loteamento em Colatina.....	28
Figura 4: Identificação das áreas urbanas e das áreas rurais no município de Colatina.....	40
Figura 5: Comparação do valor agregado por setores econômicos dos anos 2000 e 2010.....	41
Figura 6: Comparação entre a quantidade e a área dos estabelecimentos de agricultura familiar e não familiar.....	42
Figura 7: Uso do solo do município de Colatina.....	43
Figura 8: Uso do solo do município de Colatina. Destaque para a área periurbana da cidade.....	47
Figura 9: Regiões de influência do Espírito Santo.....	50
Figura 10: Investimentos previstos para o Espírito Santo até 2015.....	53
Figura 11: Imigração européia no estado do Espírito Santo.....	60
Figura 12: Localização do Núcleo Antônio Prado - antiga Vila de Mutum e atual distrito de Boapaba – e do Barracão do Rio Santa Maria no atual bairro Colatina Velha.....	62
Figura 13: Foto do bairro Colatina Velha em 1907, logo após a inauguração da estrada de ferro no município.....	63
Figura 14: Evolução urbana de Colatina. Década de 1900.....	64
Figura 15: Foto da estrada de ferro no centro da cidade, onde hoje se localiza a Avenida Getúlio Vargas.....	65
Figura 16: Foto da Ponte Florentino Avidos na década de 1930.....	66
Figura 17: Evolução urbana de Colatina. Década de 1930.....	67
Figura 18: Foto da Ponte Florentino Avidos, na década de 1930, vista a partir da margem sul do Rio Doce.....	69

Figura 19: Foto da Ponte Florentino Avidos, na década de 2000, vista a partir da margem sul do Rio Doce.....	69
Figura 20: Gráfico demonstrativo da produção de café em 1.000 dólares americanos para municípios em estudo.....	70
Figura 21: Gráfico demonstrativo do número de estabelecimentos da produção industrial para municípios.....	70
Figura 22: Evolução urbana de Colatina. Década de 1960.....	72
Figura 23: Ocupação dos morros da região central de Colatina.....	73
Figura 24: Foto do trem cruzando o centro da cidade de Colatina até a década de 1970 e Avenida Getúlio Vargas em 2010.....	75
Figura 25: Projeto de ocupação da área doada pela CVRD onde situava a estação ferroviária e o pátio de trens.....	76
Figura 26: Área cedida pela CVRD para a Prefeitura de Colatina, imagem aérea de 2010.....	76
Figura 27: Evolução urbana de Colatina. Década de 1980.....	78
Figura 28: Evolução urbana de Colatina. Década de 2000.....	80
Figura 29: Desmembramentos de municípios de antigos distritos ou vilas que pertenciam ao município de Colatina a partir de 1921.....	85
Figura 30: Infraestrutura viária da região de Colatina e municípios vizinhos.....	87
Figura 31: Localização das principais rodovias, ferrovia e rios que cortam a cidade de Colatina.....	90
Figura 32: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1900 a 1910.....	91
Figura 33: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1910 a 1920.....	92
Figura 34: Aproximação e localização do bairro Colatina Velha e do Centro.....	94
Figura 35: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1920 a 1930.....	95
Figura 36: Aproximação e localização do bairro São Silvano.....	97
Figura 37: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1930 a 1940.....	98

Figura 38: Aproximação e localização dos bairros Vila Lenira, Maria Ismênia e Vila Nova.....	99
Figura 39: Aproximação e localização do bairro Operário.....	101
Figura 40: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1940 a 1950.....	102
Figura 41: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1950 a 1960.....	102
Figura 42: Aproximação e localização do bairro Luiz Iglesias.....	103
Figura 43: Sobreposição de fotos antigas e linhas de crescimento em Colatina.....	104
Figura 44: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1960 a 1970.....	104
Figura 45: Aproximação e localização do bairro Honório Fraga.....	105
Figura 46: Aproximação e localização do bairro Maria das Graças.....	106
Figura 47: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1970 a 1980.....	107
Figura 48: Aproximação e localização dos bairros Carlos Germano Naumann e Industrial Carlos Marquez.....	108
Figura 49: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1980 a 1990.....	109
Figura 50: Aproximação e localização do bairro Moacir Brotas.....	110
Figura 51: Aproximação e localização do bairro Colúmbia.....	111
Figura 52: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1990 a 2000.....	116
Figura 53: Aproximação e localização do bairro Barbados.....	117
Figura 54: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 2000 a 2010.....	118
Figura 55: Aproximação e localização do bairro Santa Helena, imagem aérea e foto da Segunda Ponte.....	119
Figura 56: Aproximação, localização, imagem aérea e foto do bairro Fazenda Vitali.....	121
Figura 57: Lotes vagos na cidade de Colatina.....	124

Figura 58: Aproximação, localização, imagem aérea e foto do bairro Ayrton Senna.....	126
Figura 59: Comparação entre o antigo e o novo perímetro urbano de Colatina e a definição das zonas industriais.....	128
Figura 60: Fotos do terminal de cargas intermodal e do distrito industrial em Colatina.....	129
Figura 61: Distribuição das indústrias na cidade de Colatina.....	130
Figura 62: Densidade de unidades construídas por hectare (ha) da cidade de Colatina.....	132
Figura 63: Centro, Ponte Florentino Avidos e bairro São Silvano.....	133
Figura 64: Distribuição das unidades residenciais na cidade de Colatina.....	134
Figura 65: Distribuição das unidades de serviços na cidade de Colatina.....	134
Figura 66: Distribuição das unidades comerciais na cidade de Colatina.....	135
Figura 67: Evolução urbana de Colatina.....	139
Figura 68: Expansão urbana de Colatina.....	140
Figura 69: Malha urbana de Colatina e esquema gráfico que representa a estrutura espacial e o tipo de crescimento urbano: linear, com dois núcleos dominantes e de crescimento disperso.....	141



## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: População da cidade de Colatina.....	82
Quadro 2: População do município de Colatina.....	82
Quadro 3: Desmembramentos de municípios.....	83

## **LISTA DE SIGLAS**

APA: Área de Proteção Ambiental

COHAB-ES: Companhia Habitacional do Espírito Santo

CVRD: Companhia Vale do Rio Doce

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IJSN: Instituto Jones dos Santos Neves

ONU: Organização das Nações Unidas

PAC: Plano de Aceleração da Economia

PMC: Prefeitura Municipal de Colatina

PDM: Plano Diretor Municipal

PMCMV: Programa Minha Casa Minha Vida

RMGV: Região Metropolitana da Grande Vitória

UFES: Universidade Federal do Espírito Santo

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
<b>1. RELAÇÃO URBANA E RURAL E O CRESCIMENTO URBANO.....</b>	<b>25</b>
1.1. Urbanização da sociedade.....	25
1.2. Definições de urbano e rural no Brasil.....	29
1.3. Consequências do crescimento urbano sobre a área rural.....	34
1.4. Área de transição entre urbano e rural – área periurbana.....	44
1.5. Investimentos e intervenções em Colatina e o crescimento urbano.....	49
<b>2. FORMAÇÃO E CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA.....</b>	<b>54</b>
2.1. Precedentes da ocupação.....	55
2.2. Surgimento e formação de Colatina.....	57
2.3. A implantação da estrada de ferro e da ponte sobre o Rio Doce.....	64
2.4. O desenvolvimento da produção cafeeira.....	69
2.5. O impacto da crise do café em Colatina.....	71
2.6. Rearranjo produtivo após a crise cafeeira.....	79
2.7. Crescimento demográfico e perda de território.....	81
<b>3. TRAJETÓRIA DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA.....</b>	<b>89</b>
3.1. Formação e início da urbanização de Colatina.....	90
3.2. Transposição de barreira ao crescimento e o surgimento de um segundo pólo .....	95
3.3. Crescimento orientado pelas vias de transporte.....	97
3.4. Dispersão do crescimento urbano.....	109

3.5. Expansão das áreas residenciais: o setor imobiliário e a segregação urbana.....	117
3.6. Expansão dos setores industrial e de logística.....	127
3.7. Concentração dos setores de comércio e serviços.....	131
3.8. Tendências do crescimento da cidade de Colatina.....	138
 <b>CONCLUSÃO: DESAFIOS PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA.....</b>	 143
 <b>REFERÊNCIAS.....</b>	 150
 <b>APÊNDICE 1.....</b>	 158
 <b>ANEXO 1.....</b>	 160
 <b>ANEXO 2.....</b>	 161

## INTRODUÇÃO

Trata do crescimento da cidade de Colatina, sede e principal aglomerado urbano do município. O município de Colatina, até a década de 1960 tem economia e população predominantemente rural, e a partir dos anos 2000 tem mais de 80% de população urbana. A economia crescentemente urbana é baseada no comércio e serviços, mesmo que em parte associada a insumos rurais, busca atrair investimentos para a indústria e para o setor de logística, mas o território se mantém em uma porcentagem de 82% rural.

Por outro lado, o município tem uma economia rural decrescente, dentre estabelecimentos e propriedades rurais alguns pouco produtivos ou improdutivos, muitas áreas ambientalmente degradadas. É um município que tem sido entreposto comercial desde anos de 1930 e que mantém mesmo com a subdivisão e emancipações de antigos distritos, posição de centralidade e polaridade. Mesmo quando perde espaço econômico, que foi o caso ocorrido com a retirada da estação ferroviária do centro urbano de Colatina, cria mecanismo de reação e reposicionamento dentre as principais regiões do estado (zona industrial e terminal de cargas intermodal).

O crescimento urbano de Colatina desde o início da formação da cidade segue o sistema viário, que cria uma espacialidade dispersa com características descritas exaustivamente pela bibliografia (FONT, LEFEBVRE, MARICATO, REIS, ROGERS, SANTOS).

Os conflitos e prejuízos no espaço urbano-rural e periurbano se estabelecem pela ausência de planejamento do crescimento urbano e pelos instrumentos jurídicos disponíveis negligenciados, como os mecanismos de controle do preço da terra, o planejamento municipal e não apenas da cidade pelo Plano Diretor e as leis de proteção ambiental.

A falta de planejamento urbano de Colatina, assim como da maioria das cidades brasileiras, faz com que o crescimento da cidade aconteça de forma desordenada e a reboque de interesses econômicos. O crescimento urbano desordenado gera,

dentre outros problemas, a ocupação de áreas impróprias à implantação de moradias (como áreas de encostas e/ou de preservação ambiental) e a urbanização dispersa pelo território.

A distribuição de áreas urbanizadas e descontínuas pelo território, aqui chamada de urbanização dispersa, está presente em muitas cidades brasileiras. Essa dispersão urbana surgiu nas metrópoles e nas grandes cidades, mas tal característica emerge também em cidades médias não metropolitanas. O avanço das telecomunicações e dos transportes rápidos, o valor excessivo do preço da terra urbana e a descentralização industrial são fatores que contribuem para a urbanização dispersa sobre o território.

A dispersão amplia a urbanização sobre as áreas rurais. A perda de território rural causa a elevação do preço das terras, a diminuição das áreas de produção agropecuária e de áreas de proteção ambiental, mas em alguns casos encontra áreas improdutivas e ambiente degradado. Em Colatina as áreas rurais estão esgotadas e são pouco produtivas.

O problema do crescimento da cidade de Colatina são as estratégias e as ações para o desenvolvimento do município serem baseadas no crescimento econômico que amplia a dispersão urbana (sem qualificá-la) e que se prevalece da centralidade e localização da cidade, da posição de entreposto comercial, do peso do comércio e dos serviços na economia, os investimentos na indústria e em logística.

Além disso, a negligência com a revitalização de áreas ambientais degradadas, a escassez de investimentos na produção agropecuária e a falta de planejamento do próprio crescimento urbano são grandes problemas do crescimento da cidade de Colatina.

Colatina é um município da região noroeste do estado do Espírito Santo (Figura 1) que possui uma população de 111.788 habitantes (IBGE, 2010). A sua sede, a cidade de Colatina, situa-se no Vale do Rio Doce, localizada a 135 km da capital Vitória. O surgimento de Colatina remonta do final do século XIX, com a chegada de colonizadores italianos à região. Mas foi em 1921, que a então Vila de Colatina foi promovida a município. Hoje, Colatina é pólo regional de referência no setor de comércio e serviços, com destaque nos serviços de educação e saúde. Destaca-se

também na economia do município, a indústria do vestuário, seguida pela indústria moveleira. A agricultura tem o café conilon como seu principal produto<sup>1</sup>.



Figura 1: Localização do município de Colatina. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: IBGE e IJSN.

O município é cortado pelas rodovias ES-080 e BR-259 e pela ferrovia Vitória-Minas (Figura 2), o que criou condições para Colatina ser uma cidade corredor para *commodities* (soja e minério de ferro), cidade de passagem para produção de insumos (rochas ornamentais, eucalipto e café) e centro regional de comércio e serviços.

<sup>1</sup> Fonte das informações presentes no parágrafo: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), IJSN (Instituto Jones dos Santos Neves) e PMC (Prefeitura Municipal de Colatina).

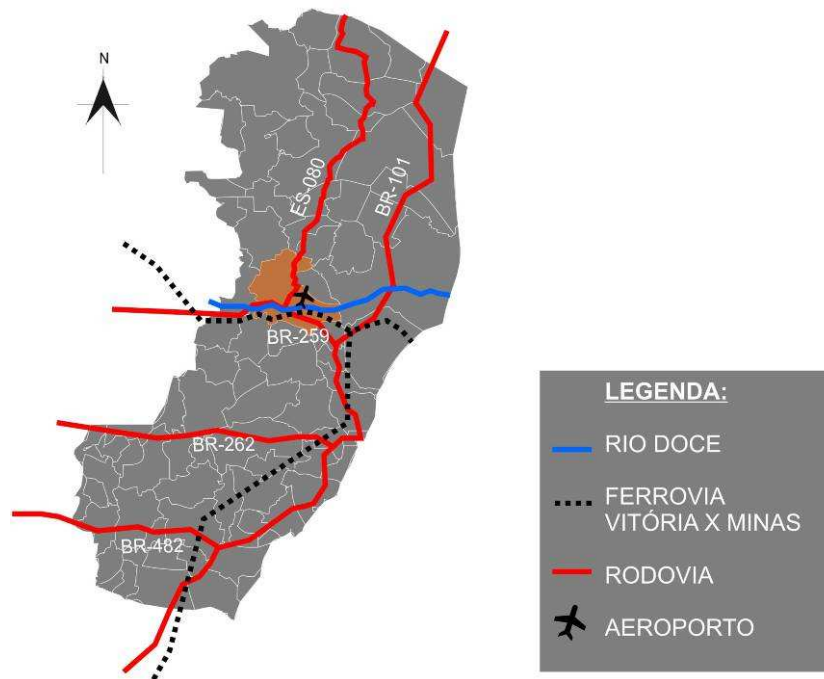


Figura 2: Infraestrutura de transporte estadual com destaque para a cidade de Colatina. Fonte: Prefeitura Municipal de Colatina (PMC). Alterado pela autora.

Colatina pode ser considerada uma cidade corredor, por integrar o território que configura o corredor que liga minas, usinas siderúrgicas, plantações de eucalipto e vias de transporte aos portos situados na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV). A cidade corredor sujeita-se a ser território das operações rotineiras da produção flexível, mantendo-se como território da indústria por etapas (fordista) e processadora de *commodities* (MIRANDA, 2004).

Colatina pode ser considerada também uma cidade de passagem para territórios adjacentes, pois tira proveito de sua posição estratégica no fluxo dos insumos provenientes de municípios da região norte do Estado. O município comercializa grande parte da produção de café de municípios vizinhos e possui um terminal de cargas que integra os modais ferroviário e rodoviário, o que dá suporte à produção de rochas ornamentais e eucalipto dos municípios e regiões contíguos.

“Uma cidade de passagem é um intermédio, situa-se entre as fontes dos recursos e os locais do consumo, tendo as redes como unidade” (MIRANDA, 2004, p. 330). Apesar de ser uma cidade de trânsito de pessoas e mercadorias, é também uma zona de experimentação, de aprendizagem contínua, que alimenta uma economia virtualmente dinâmica, descentralizada, articulando multicamadas de redes.



Colatina configura-se também como um centro regional pela atração de suas atividades de comércio e serviço que exerce sobre as cidades vizinhas e pelo destaque da indústria de confecção que possui. Nesse aspecto Colatina funciona como um entreposto comercial, inicialmente pela comercialização do café e atualmente pelo seu dinamismo comercial em áreas como vestuário e comércio atacadista e pela atuação do terminal de cargas, graças também a convergências do sistema rodoviário.

A articulação entre a produção e o consumo (não necessariamente final) típica de sua função de entreposto comercial caracteriza, dentre outros fatores, Colatina como uma cidade média. Colatina caracteriza-se por se uma cidade mediadora entre centros maiores, principalmente da RMGV, e as cidades menores do interior. As cidades médias, nesse contexto histórico, comandam o essencial dos aspectos técnicos da produção regional. Os aspectos políticos e o comando efetivo das relações produtivas e comerciais ficam para aglomerações maiores, no país ou estrangeiras (SANTOS e SILVEIRA, 2008).

As cidades médias são caracterizadas, em geral, pelo seu tamanho demográfico e pelo papel de intermediação entre cidades maiores e menores. As cidades médias são aquelas que possuem uma população que varia entre 100.000 a 500.000 habitantes (ANDRADE E SERRA, 1998). Essa classificação utiliza, entretanto, a população municipal e não das cidades, pois é considerado que os municípios médios possuem taxas de urbanização alta, aproximando a população da cidade ao do próprio município.

O papel de intermediação é dado às cidades médias pela sua localização relativa na hierarquia regional, pois se constitui “em foco de vias de circulação e efetivo nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações e expressiva variedade e quantidade de mercadorias e serviços” (CORRÊA, 2007, p. 29 e 30).

A localização privilegiada, de muitas cidades médias, é fruto de uma herança resultado de antigos modos de circulação, que eram submetidos à conformação do relevo e das vias fluviais ou ainda das paradas de linhas ferroviárias (CORRÊA, 2007). Um dos períodos de grande crescimento da cidade de Colatina, que será detalhado no capítulo 2, e que contribuiu para se constituir uma cidade entreposto, foi a construção da ferrovia Vitória-Minas e da Ponte Florentino Avidos sobre o Rio Doce.

As cidades médias desempenham um relevante papel no crescimento demográfico brasileiro (ANDRADE E SERRA, 1998). Em 1970, as cidades médias detinham 19,1% da população urbana nacional. Já em 1991, as cidades médias passam a agrupar 33,3 % desta mesma população.

O dinamismo demográfico das cidades médias é decorrente das mudanças na localização da indústria, os movimentos migratórios, do fenômeno de periferização das metrópoles e de fatores endógenos ao próprio dinamismo econômico de muitas destas cidades (ANDRADE E SERRA, 1998).

A análise e o planejamento do crescimento urbano das cidades médias tornam-se importantes, pois elas representam boa parcela da população brasileira e do crescimento dessa população. A taxa de crescimento populacional dos municípios de 100 a 500 mil habitantes foi de 2000 a 2010 foi de 22,55% (IBGE, 2010). Os habitantes desses municípios representam 25,5% da população brasileira em 2010.

Milton Santos (1993) ressalta que paralelo ao fenômeno de metropolização e o crescimento urbano das grandes cidades, ocorre um incremento populacional parecido nas cidades médias entre as décadas de 1950 a 1980. O crescimento populacional nessas cidades gera também o crescimento das áreas urbanizadas.

O crescimento das áreas urbanizadas brasileiras ocorreu sem planejamento adequado e sem proporcionar condições de moradia adequada para grande parte da população. A falta de controle gera uma dispersão urbana que é pouco sustentável, pois gera áreas de baixa densidade, maiores gastos com infraestrutura urbana (água, esgoto, iluminação, transporte, etc.) e a ocupação de áreas rurais.

Com a urbanização em grande escala que presenciamos hoje, as características do que é urbano e rural estão em crise. Mas as áreas rurais ainda abrigam a maior parte das reservas ambientais que precisam ser preservadas, como rios e florestas, e também são territórios das atividades de produção de alimentos, de fornecimento de água e energia para a sociedade. É importante salientar, que as áreas urbanas dependem de diversos recursos provenientes das áreas rurais.

A maior parte do município de Colatina é considerada como área rural. Essa grande área, entretanto, possui muito pouco da cobertura vegetal original de Mata Atlântica, bioma de todo o município. As atividades econômicas de agricultura e pecuária desenvolvidas nessas áreas representam muito pouco da economia municipal. Além

disso, a transformação da terra rural em mercadoria urbana gera segregação socioespacial, na medida em que as terras rurais próximas as infraestruturas urbanas já instaladas tornam-se cada vez mais caras.

O trabalho comprova que o crescimento da cidade de Colatina é definido por intervenções e investimentos de caráter essencialmente econômico de interesse privado. Parte desses investimentos visa manter a cidade como centro regional e tirar proveito da situação de entreposto comercial. Além disso, o trabalho procura reafirmar que a falta de planejamento, com a direção do processo de crescimento urbano pelo capital imobiliário e setores não governamentais sem controle e regras, gera um crescimento disperso, áreas urbanas desqualificadas monofuncionais e pouco preocupado em revitalizar as áreas ambientalmente degradadas e promover o desenvolvimento das atividades agropecuárias nas áreas rurais do município.

A pesquisa indica que a dispersão urbana de Colatina é mais evidente na região periurbana com a implantação de loteamentos residenciais e com a definição de novas zonas industriais. O crescimento da implantação de novos loteamentos em terras ociosas no entorno da cidade, na área periurbana, indica que um agente emergente passa a comandar o processo crescimento urbano do local: o setor imobiliário. O grande número de novos lotes e a presença também de um grande número de lotes vagos nos bairros mais antigos reforça a atuação desse setor. Diante disso, foi analisado o aumento da implantação de loteamentos e se este aumento representa uma ampliação da demanda habitacional.

Foi investigado o crescimento da cidade de Colatina, com ênfase nas áreas sujeitas a expansão urbana, principalmente a área periurbana. A pesquisa analisou a expansão da principal aglomeração urbana do município e também as áreas de expansão da indústria e logística. As expansões das áreas residências, áreas de comércio e serviços, das indústrias e logística são os objetos de análise para se compreender a tendência do crescimento da cidade.

O objetivo geral do trabalho é compreender o crescimento da cidade de Colatina e entender quais são os fatores e as consequências desse crescimento. Os objetivos específicos são o estudo sobre o crescimento urbano e das relações entre o urbano e o rural e da área que faz a transição entre as duas, a área periurbana; identificar e compreender os fatores que contribuíram para o crescimento da cidade de Colatina e; investigar as áreas de expansão da cidade de Colatina e da indústria e logística.

As teorias trabalhadas neste trabalho tratam, muitas vezes, de conceitos de crescimento urbano, mas, apesar disso, o estudo aprofundou-se, em grande parte, no crescimento da cidade de Colatina. Segundo Milton Santos (1993, p. 242), “O urbano é frequentemente o abstrato, o geral, o externo. A cidade é o particular, o concreto, o interno.” Dessa forma, as análises foram baseadas, principalmente, na morfologia do crescimento da cidade. “A história da cidade é a história das suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo, e esse fato não nos podem escapar em nossa análise” (SANTOS, 1993, p. 244).

A busca pela compreensão da trajetória de Colatina foi revisitar os conceitos urbanos e aplicá-los sobre as informações e conclusões tiradas do estudo dos fenômenos ocorridos na cidade. Os principais conceitos estudados foram: relação urbano-rural, área perirubana, crescimento urbano, urbanização extensiva, urbanização dispersa e densidade urbana.

O termo trajetória enfatiza o processo de mudança em um fenômeno. Trata-se de reconhecer a heterogeneidade e a multiplicidade por meio de consideração da espacialidade e das relações diversas das espacialidades hegemônicas (MASSEY, 2009).

A metodologia do trabalho baseou-se no estudo sobre o crescimento urbano e a relação desse crescimento com as áreas rurais; na pesquisa sobre os investimentos e as intervenções em Colatina que contribuem para o crescimento da cidade; no estudo sobre quais os fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que contribuíram para o surgimento, formação e crescimento da cidade e quais fatores direcionaram esse crescimento e; na análise gráfica para compreensão da tendência do crescimento da cidade de Colatina.

Para o estudo das áreas de expansão residencial, comércio e serviços e industriais foram levantados projetos de loteamentos e grandes empreendimentos realizados e investimentos previstos, e o levantamento sobre a situação fundiária rural. Além disso, para verificar a dispersão da urbanização foi realizado estudo de densidade, uso do solo e evolução da malha urbana. Para uma melhor análise dos dados levantados, foram elaborados esquemas gráficos que ajudaram na compreensão dos conceitos estudados confrontados com o estudo empírico.

O capítulo 1 deste trabalho intitulado *Relação urbana e rural e o crescimento urbano* aborda sobre a relação entre o crescimento urbano e a área rural. Para introduzir o capítulo foi feita uma abordagem sobre o estágio atual da urbanização da sociedade e como ela acontece nas cidades médias. Após isso, foi realizado um estudo sobre como são caracterizadas e definidas as áreas urbanas e rurais no Brasil. Além disso, foram apontadas as principais consequências econômicas, sociais e os impactos ambientais do crescimento urbano, não planejado, sobre as áreas rurais e feita uma conceituação a respeito do papel da área periurbana, que faz a transição entre a área urbana e a área rural. Para concluir o capítulo, foram apresentados os investimentos e intervenções que implicam no crescimento da cidade de Colatina.

Para introduzir o capítulo 2 denominado *Formação e crescimento da cidade de Colatina* foi realizado um estudo sobre conceitos e características da formação das cidades no Brasil a fim de se compreender as origens das morfologias e de algumas funções urbanas. O capítulo 2 expõe a evolução urbana de Colatina a partir do estudo sobre os fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que contribuíram e direcionaram o surgimento, a formação e o crescimento da cidade.

O capítulo 3 chamado de *Tendências do crescimento da cidade de Colatina* apresenta uma caracterização das diversas fases do crescimento da cidade de Colatina, de 1900 a 2010, e qual a tendência desse crescimento. Com base nos conceitos acerca do crescimento urbano, a análise expõe como os fatores responsáveis pela formação e pelo crescimento da cidade condicionaram a forma e o direcionamento da expansão urbana. Além disso, apresenta a expansão dos setores residencial e industrial e logística e a concentração dos setores de comércio e serviços e os desdobramentos da expansão urbana de Colatina.

# 1. RELAÇÃO URBANA E RURAL E O CRESCIMENTO URBANO

## 1.1. Urbanização da sociedade

O conceito de cidade segundo Françoise Choay (1996) baseia-se na união indissociável entre a *urbs* (considerada pelos romanos, território físico da cidade) e a *civitas* (para os romanos, a comunidade dos cidadãos que a habitavam) ou a relação de pertencimento mútuo entre uma população e uma entidade espacial discreta e fixa. “Na linguagem contemporânea, a cidade continua a designar o lugar ou o suporte estático de uma tripla comunicação concernindo à troca de bens, informações e afetos” (CHOAY, p. 9).

Para Richard Rogers (2001) a cidade é ainda um grande atrator demográfico de nossos tempos, porque facilita o trabalho e é o palco de nosso desenvolvimento cultural. As cidades são centros de comunicação, aprendizado e empreendimentos comerciais complexos e abrigam atividades e funções muito diversificadas. Além disso, são nas cidades que ficam sediadas as administrações política e econômica da sociedade.

O surgimento da cidade remonta seis mil anos, mas foi no século passado que a urbanização assumiu grandes proporções. Para Henri Lefebvre (1969), o processo de industrialização foi o motor das transformações na sociedade e responsável por muitas questões relativas ao crescimento da cidade. A indústria tende a se instalar fora das cidades, mas busca a proximidade com fontes de energia, meios de transporte, matéria-prima e reservas de mão-de-obra.

A cidade, assim como a indústria, facilita a concentração dos meios de produção num pequeno espaço. Dessa forma, a indústria nascente buscou a proximidade aos centros urbanos. Nas cidades preexistentes, a indústria apoderou-se do espaço e do mercado e os modificou de acordo com as suas necessidades.

O desenvolvimento da indústria atrai mão-de-obra, que necessita morar próximo à indústria e conseqüentemente, próximo à cidade. A partir de então, novas cidades “industriais” surgem e ocorre um grande crescimento das cidades já existentes. Esse

crescimento da cidade, que no Brasil ocorreu nas últimas décadas do século XX<sup>2</sup> de forma acelerada e não planejada, resultou na falta de estrutura urbana adequada para grande parte da população e no surgimento de favelas.

A urbanização pode ser positiva para a sociedade, quando ela facilita a acessibilidade da população a serviços básicos de infraestrutura urbana e serviços sociais, como água tratada, saneamento básico, educação e saúde. Mas a urbanização de grande parte das cidades brasileiras ocorreu de forma “clandestina”, sem qualquer planejamento e sem a infraestrutura adequada.

De acordo com Ermínia Maricato (2008), grande parte da população urbana não teve acesso a moradias formais, o que resultou no surgimento da cidade ilegal no Brasil. Ao lado dos trabalhadores informais, os trabalhadores das indústrias não conseguiram ter acesso a habitação pelos seus baixos salários. Além disso, as políticas públicas também não suprem a imensa demanda habitacional que emergiu com a ampliação da urbanização.

Para Lefebvre (1999, p. 14), a produção agrícola perdeu toda sua autonomia nos países industriais e ela “se converte num setor da produção industrial, subordinada aos seus imperativos”. Em 1970, Lefebvre parte da hipótese da urbanização completa da sociedade e define a “sociedade urbana” como a sociedade que nasce da industrialização. Para ele, a sociedade pode ser considerada, virtualmente, toda urbanizada.

Diante disso, entende-se que a urbanização da sociedade atingiu níveis tão elevados que alguns autores consideram todo o território urbanizado. De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), metade da população mundial vivia nas cidades no ano de 2000 e estima que em 2050 dois terços da população, cerca de seis bilhões de pessoas, viverão nas cidades.

Para caracterizar esse processo no Brasil, Roberto Luís Monte-Mór (2006) denomina, na década de 2000, “urbanização extensiva” a expansão urbana para além das cidades e áreas urbanizadas, e que carregou com elas as condições urbano-industriais de produção e também a praxis urbana e o sentido de

---

<sup>2</sup>O índice de urbanização no Brasil quase dobra em 30 anos: em 1950 o índice era de 36,16% e passa para 68,86% em 1980 (SANTOS, 1993). Hoje o índice de urbanização no Brasil é de 85 % (IBGE, 2010).

modernidade e cidadania. A “urbanização extensiva” integra os espaços tanto economicamente quanto socialmente e culturalmente.

A indústria hoje não fica mais concentrada no interior das cidades, vai para onde tem melhores incentivos e terras mais baratas, se espalha pelo território e leva com ela a urbanização. A não concentração industrial se refere a uma flexibilidade do processo produtivo e não precisamente no produto. A produção flexível instaura uma nova lógica organizacional que envolve a divisão social e técnica do trabalho (CASTELLS, 1999).

A descentralização econômica, produto da atual dinâmica da produção flexível, é um dos fatores locais que acolhem os processos de espacialização flexível (MIRANDA, 2004). Além disso, as cidades assumem novos papéis de elos da cadeia de fluxos da economia global. A espacialização da produção flexível pode ser considerada como difusa, fragmentada, descentralizada mundialmente, entretanto, os critérios para sua localização podem ser considerados apenas como relativamente flexíveis, pois as empresas buscam também as vantagens locais (VELTZ apud MIRANDA, 2004).

A procura pelas vantagens locais está relacionada com o acesso local de serviços especializados, à atração de investimento público ou coletivo, incentivos fiscais, condições de acessos a insumos, terras agrícolas em condições competitivas associadas à boa logística de transporte e mão-de-obra não-qualificada muito barata (SANTOS et al., 2004). O que fica evidente é que a principal questão da vantagem local é a competitividade que ela proporciona às empresas.

Além das indústrias, demais atividades urbanas também seguem a tendência de se estender sobre o território. O deslocamento de atividades tipicamente urbanas para as áreas rurais ocorre, sobretudo, pela ampliação e melhoria das infraestruturas de transporte que amplia a mobilidade da população. No entanto, o espaço desenhado pela circulação da produção flexível proporciona novos meios de ocupação territorial.

A atividade residencial, por exemplo, em parte segue a industrialização e outra busca no território “pouco urbanizado” a tranquilidade e a paisagem bucólica que outrora o “morar no campo” proporcionava. Como exemplo disso, pode ser citado o surgimento de loteamentos e condomínios fechados nas bordas das cidades, como exemplifica a Figura 3 e as cidades dormitórios.



**A NATUREZA ESPERA POR VOCÊ**  
Viva perto do verde com estrutura para lazer ecológico e a melhor vista de Colatina e do Rio Doce.

**LANÇAMENTO EXCLUSIVO COM NEGOCIAÇÃO SUPER FACILITADA**  
Garanta um excelente desconto no compra à vista ou aproveite a facilidade de pagamento com sinal e financiamento em até 36 meses.

- ÁREA VERDE PRESERVADA
- INFRA-ESTRUTURA COMPLETA
- BELA VISTA DA CIDADE E DO RIO DOCE
- TEMPERATURA MAIS AMENA
- LOCAL TRANQUILO E DE FÁCIL ACESSO
- JARDINS PERMANENTES
- ESTRUTURA DE LAZER ECOLÓGICO
- VALORIZAÇÃO GARANTIDA

**BOSQUE DA PRINCESA**  
**Viva Cercado pela Natureza no Melhor Lugar de Colatina**

**Um bairro planejado para sua família viver bem**

**KMS CONSTRUTORA**  
27 3722-0310  
www.kmsimoveis.com.br

**engeste**  
Engenharia Especializada em Imóveis  
www.engeste.com.br

Figura 3: Propaganda de loteamento em Colatina. Fonte: Folder. 2008.

O deslocamento das residências pelo território ocorre pela busca da proximidade aos postos de trabalho, com o surgimento de bairros formais (geralmente condomínios e loteamentos para população de média e alta renda) ou informais (como o surgimento de favelas) e onde o custo dos lotes e das moradias também é mais baixo. Já o deslocamento do comércio e serviços, de acordo com Nestor Goulart Reis (2006), ocorre principalmente nos principais eixos rodoviários longe do trânsito pesado do centro das cidades e com bastantes áreas para estacionamento.

A industrialização em grande escala que intensificou a urbanização no Brasil ocorreu principalmente nas grandes e médias cidades das metrópoles. Nas cidades médias não metropolitanas e que não possuem a indústria como a base de sua economia, caso de Colatina, a industrialização também impôs novos papéis.

A base econômica atual de Colatina está nos setores de comércio e serviços – 75 % (IJSN, 2010). O destaque para os setores de comércio e serviços como principal setor econômico deve-se a centralidade adquirida pela cidade ao longo do século

XX (CAMPOS JÚNIOR, 2004). Esses setores contribuem para que Colatina seja um pólo de atração regional pelos serviços oferecidos.

De acordo com Maria Encarnação Sposito et al. (2007) as dinâmicas urbanas das cidades médias estiveram orientadas para a constituição de um mercado consumidor nacional. Dessa forma, o consumo enquanto consequência da industrialização foi mais determinante no crescimento urbano das cidades médias do que a própria produção industrial.

A lógica da industrialização no Brasil impulsionou a formação de um mercado nacional mais integrado e ativou também o processo de urbanização. Segundo Milton Santos (1993) a base econômica industrial ampliou a nível nacional a urbanização e, o crescimento demográfico acontece também nas demais cidades médias e grandes.

Para Monte-Mór (2004) a urbanização extensiva nasce nas áreas metropolitanas e nas cidades grandes, expande sobre seu espaço imediato (cidades pequenas e médias do seu entorno), e se estende (virtualmente) pelo espaço regional e nacional como um todo.

“A urbanização extensiva atingiu nos últimos 30 anos praticamente todo o país: estendeu-se a partir das regiões metropolitanas articulando-se aos centros industriais, às fontes de matérias primas, seguindo a infraestrutura de transportes, energia e comunicações, criando e estendendo as condições de produção e os meios de consumo coletivo necessários ao consumo da produção industrial fordista que se implantava no país a partir do “milagre brasileiro”. (MONTE-MÓR, 2006, p. 12).

No capítulo 3 será retomada a questão da urbanização extensiva a fim de caracterizar o crescimento da cidade de Colatina.

## **1.2. Definições de urbano e rural no Brasil**

A expansão urbana apropria-se do espaço rural para o seu crescimento e o torna também um local “virtualmente” urbano (LEFEBREVE, 1999). Pois o rural tem sua economia, seu território e seus modos de vida dominados pela urbanização.

Com essa nova relação entre o espaço urbano e o espaço rural é cada vez mais difícil diferenciar as características de cada um. Torna-se necessário ressaltar que a produção nas áreas rurais não se baseia apenas na agropecuária. É possível perceber hoje que há muitas outras atividades e ocupações que geram renda e emprego para as famílias agrícolas, como a construção civil, o artesanato, confecções, etc (SANTORO, 2004).

Assim como a indústria não se instala somente nas cidades, ela procura vantagens locacionais, sobretudo terrenos baratos e vantagens fiscais. E é também possível encontrar atividades tipicamente rurais dentro da área considerada urbana. De acordo com Nuno Portas (1982), um contingente representativo de países industriais faz uma vida urbana sobre o campo e faz o campo sobre a vida urbana. Pode-se dizer por isso, que a definição das características para o que é urbano e rural está em crise.

As características mais gerais do meio rural de acordo com Ricardo Abramovay (2003) são: a relação mais forte que possui com a natureza (em áreas de baixa inserção ou impacto antrópico); regiões não densamente povoadas e, regiões que estão inseridas nas dinâmicas urbanas, pois a sua boa relação com os centros urbanos próximos garantem seu bem-estar econômico. Além disso, para ele, desenvolver a área rural não é torná-la urbanizada. Esses espaços rurais necessitam de seu entorno disperso para manter relações com a economia nacional e global, seja por meio da agricultura, seja por outras atividades, como a pecuária, silvicultura, extrativismo, fornecimento de água e eletricidade, agroturismo ou ecoturismo, etc., além das Áreas de Proteção Ambiental (APAs).

A forma como se definem as áreas rurais e urbanas varia para cada país, não existe uma definição universal. Para Abramovay (2003) existem três formas dominantes de delimitação do rural: a delimitação administrativa; peso econômico de ocupação de mão-de-obra da agricultura e; pela quantidade de habitantes.

O Decreto-lei nº 311, de 2 de março de 1938, é a legislação que determina a divisão territorial dos municípios no Brasil. O Decreto-lei determina que os municípios podem compreender um ou mais distritos; a sede do município tem a categoria de cidade e; o distrito que não for a sede do município tem a categoria de vila. Para ser distrito este deve possuir no mínimo 30 moradias, e para que seja instalado um município, este deve conter pelo menos 200 moradias.

A constituição de 1988 cria o Plano Diretor (obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes) como instrumento da política urbana que tem como objetivo ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade. No entanto, é a partir do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, que o Plano Diretor tem a obrigação de englobar o município como um todo, tanto a área urbana quanto a área rural.

O critério utilizado oficialmente no Brasil para caracterizar o que é urbano e o que rural é a delimitação administrativa. Segundo o IBGE (2000) a criação, incorporação, fusão ou desmembramento de municípios se faz por lei estadual, observada a continuidade territorial, a unidade histórico-cultural do ambiente urbano e os requisitos previstos em lei complementar estadual. Além disso, dependem também de consulta prévia às populações envolvidas, por meio de plebiscito.

Em Colatina, por exemplo, a Lei estadual nº 5.638, de 11 de maio de 1998, foi a legislação do mais recente desmembramento do município. Esta lei desmembrou do município de Colatina os distritos de Governador Lindenberg e Novo Brasil para formar o novo município de Governador Lindenberg.

A categoria de cidade é dada a localidade que sediar a Prefeitura Municipal. Enquanto os distritos são unidades administrativas dos municípios que têm a categoria de Vila, excluídos os distritos das sedes dos municípios. Essa definição é, na maioria das vezes, estabelecida pelo poder público municipal.

A classificação que o IBGE utiliza para nomear as Unidades Político Administrativas abrange os diversos níveis da administração (federal, estadual e municipal). Em nível municipal as categorias que definem a Divisão Político-Administrativa são:

“Municípios: São as unidades de menor hierarquia dentro da organização político-administrativa do Brasil, criadas através de leis ordinárias das Assembléias Legislativas de cada Unidade da Federação e sancionadas pelo Governador. No caso dos territórios, a criação dos municípios se dá através de lei da Presidência da República.

Distritos: Unidades administrativas dos municípios. Definidas pelas Leis Orgânicas dos Municípios.

Regiões Administrativas; Subdistritos e Zonas: Unidades administrativas municipais, normalmente estabelecidas nas grandes cidades.

Área Urbana: Área interna ao perímetro urbano de uma cidade ou vila, definida por lei municipal.

Área Rural: Área de um município externa ao perímetro urbano.

Área Urbana Isolada: Área definida por lei municipal e separada da sede municipal ou distrital por área rural ou por um outro limite legal.” (IBGE, 2011)

Ainda segundo o IBGE, se faz necessário classificar e definir as localidades, estas definidas como todo lugar do território nacional onde exista um aglomerado permanente de habitantes. Essas localidades são:

“Capital Federal - Localidade onde se situa a sede do Governo Federal com os seus poderes executivo, legislativo e judiciário.

Capital - Localidade onde se situa a sede do Governo de Unidade Política da Federação, excluído o Distrito Federal.

Cidade - Localidade com o mesmo nome do Município a que pertence (sede municipal) e onde está sediada a respectiva prefeitura, excluídos os municípios das capitais.

Vila - Localidade com o mesmo nome do Distrito a que pertence (sede distrital) e onde está sediada a autoridade distrital, excluídos os distritos das sedes municipais.

Aglomerado Rural - Localidade situada em área não definida legalmente como urbana e caracterizada por um conjunto de edificações permanentes e adjacentes, formando área continuamente construída, com arruamentos reconhecíveis e dispostos ao longo de uma via de comunicação.

Aglomerado Rural de extensão urbana - Localidade que tem as características definidoras de Aglomerado Rural e está localizada a menos de 1 Km de distância da área urbana de uma Cidade ou Vila. Constitui simples extensão da área urbana legalmente definida.

Aglomerado Rural isolado - Localidade que tem as características definidoras de Aglomerado Rural e está localizada a uma distância igual ou superior a 1 Km da área urbana de uma Cidade, Vila ou de um Aglomerado Rural já definido como de extensão urbana.

Povoado - Localidade que tem a característica definidora de Aglomerado Rural Isolado e possui pelo menos 1 (um) estabelecimento comercial de bens de consumo freqüente e 2 (dois) dos seguintes serviços ou equipamentos: 1 (um) estabelecimento de ensino de 1º grau em funcionamento regular, 1 (um) posto de saúde com atendimento regular e 1

(um) templo religioso de qualquer credo. Corresponde a um aglomerado sem caráter privado ou empresarial ou que não está vinculado a um único proprietário do solo, cujos moradores exercem atividades econômicas quer primárias, terciárias ou, mesmo secundárias, na própria localidade ou fora dela.

Núcleo - Localidade que tem a característica definidora de Aglomerado Rural Isolado e possui caráter privado ou empresarial, estando vinculado a um único proprietário do solo (empresas agrícolas, indústrias, usinas, etc.).

Lugarejo - Localidade sem caráter privado ou empresarial que possui característica definidora de Aglomerado Rural Isolado e não dispõe, no todo ou em parte, dos serviços ou equipamentos enunciados para povoado.

Propriedade Rural - Todo lugar em que se encontre a sede de propriedade rural, excluídas as já classificadas como Núcleo.

Local - Todo lugar que não se enquadre em nenhum dos tipos referidos anteriormente e que possua nome pelo qual seja conhecido.

Aldeia - Localidade habitada por indígenas.” (IBGE, 2011)

Ou seja, no Brasil as cidades são legalmente definidas pelos perímetros urbanos das sedes municipais, e as áreas consideradas urbanizadas incluem os perímetros das vilas, sedes dos distritos municipais. Para Monte-Mór (2006), entretanto, as áreas urbanizadas abrangem mais do que isso: elas compreendem grandes regiões que circundam as cidades e cujo espaço urbano integrado prolonga-se “sobre territórios limítrofes e distantes em um processo expansivo iniciado no século XIX e acentuado de forma irreversível no século passado” (MONTE-MÓR, 2006, p. 6).

É o poder municipal que define o que é urbano e rural por meio de aprovação de lei pela câmara de vereadores. Cada localidade define seus perímetros urbanos e rurais em função dos interesses e perspectivas do desenvolvimento territorial do município (SANTORO, 2004).

Essa definição, muitas vezes, se faz por interesse político, econômico e/ou especulativo. Além disso, a falta de estudos de viabilidade urbanística e ambiental, por parte de muitos municípios para a definição das áreas urbanas e rurais resulta, muitas vezes, em uma expansão indevida do perímetro urbano (SPAROVEK, 2004).

O perímetro urbano de Colatina foi ampliado em 2011. O objetivo principal dessa ampliação foi atrair investimentos na área industrial e de logística e do setor

imobiliário (esta discussão a será retomada no item 1.5.), sem demonstrar preocupação com as consequências da ampliação da urbanização.

Para Abramovay (2003), a delimitação administrativa utilizada no Brasil tende a classificar como urbana qualquer aglomerado populacional desde que nele haja extensão de serviços públicos. Dessa forma, essa definição torna urbana a população que tem acesso a infraestruturas e serviços básicos e um mínimo de adensamento.

O atual processo de urbanização, entretanto, não permite ser medido simplesmente por porcentagens estatísticas e pela classificação utilizada pelo governo. “A simples delimitação espacial do que se acredita ser o urbano ou rural nos diz muito pouco sobre os conteúdos do processo de urbanização brasileira no momento atual” (CARLOS, 2007, p. 105)

### **1.3. Consequências do crescimento urbano sobre a área rural**

Assim como grande parte das cidades brasileiras, Colatina enfrenta problemas urbanos em consequência da falta de planejamento de seu crescimento. Além disso, é necessário analisar como a expansão urbana está se relacionando com as áreas rurais, que também sofrem as consequências da falta de planejamento dessa expansão.

A urbanização brasileira obteve uma grande expansão, direta ou indiretamente relacionada com o desenvolvimento industrial. A cidade além de controlar e comercializar a produção rural começa a dominar a área rural pela industrialização da produção agrícola, pela dependência dos produtos industrializados, pelo conhecimento, tecnologias, serviços ligados a informação e comunicação, ligação com o mercado financeiro e de *commodities* e grandes firmas que fornecem produtos para o setor agropecuário (Monsanto, Syngenta, Bayer, Basf).

Quando a indústria instala-se também na área rural, leva frequentemente ou não com ela uma população de trabalhadores e toda uma estrutura urbana necessária ao estabelecimento da indústria e das moradias. A produção agrícola, que sempre foi uma das características mais fortes da economia rural, necessita acompanhar a

modernização e a rapidez do mercado atual para não perder forças e desaparecer. Para isso, incorpora a tecnologias industriais na sua produção.

Por essa situação de dependência, torna-se necessário manter uma dinâmica equilibrada entre a economia rural e a urbana, pois a área rural necessita de espaço para sua produção, assim como a área urbana precisa expandir seu território, para o desenvolvimento de suas atividades econômicas e por causa também do crescimento populacional. A área rural deve se desenvolver, com a incorporação de novas tecnologias, mas deve também manter suas especificidades. A produção agrícola, por exemplo, que é fundamental para a sociedade, necessita de grandes áreas não urbanizadas, para se desenvolver.

Luciano Florit (2004) alerta para três grandes riscos que a modernização da agricultura traz: o risco alimentar, o social e o ambiental. O risco alimentar pela presença de agrotóxicos nos alimentos; o risco social pela marginalização de muitos trabalhadores rurais que não conseguem acompanhar a modernização da produção agrícola e pelo êxodo rural; e o risco ambiental pela poluição, perda da biodiversidade, de reserva de água, erosão do solo, etc. As inovadoras técnicas e práticas que permitem o aumento da produtividade têm também o efeito não desejado de degradar os recursos naturais dos que a agricultura depende.

Uma das conseqüências do crescimento urbano sobre a área rural, além da dependência econômica já estabelecida há algum tempo, é a modificação das características da produção e da economia do rural. Maricato (2011) ressalta que o *status* de *commodities*, obtido por boa parte da produção agrária brasileira, e a ampliação dessa produção ligada ao comércio exterior, estabelece a financeirização do ciclo produtivo, o que inclui a terra entre outros insumos. Além disso, a grande participação do setor agropecuário de *commodities* na exportação brasileira nos últimos anos (PARMEZANI, 2012) constitui um retrocesso na criação e aplicação de legislações que dispõe sobre a proteção das reservas ambientais.

A grande produção agropecuária está, entretanto, na região Centro-Oeste do país. Enquanto que na região Sudeste cai o valor relativo dessa produção desde a década de 1970 (MARICATO, 2011). Colatina, que possui uma baixa participação do setor agropecuário na sua economia, busca investimentos para a manutenção dos seus setores de comércio e serviços e para adquirir representatividade nos setores de



logística e industrial (ver itens 1.5 e 2.7). Esses investimentos, sem o planejamento adequado, resultam muitas vezes na ampliação da urbanização sobre o território.

Outro condicionante econômico do crescimento urbano é a questão fundiária, da posse da terra e as disputas que ocorrem por ela. Essas disputas caracterizam muitas vezes a posição de dominação relativa das áreas urbanas, principalmente do ponto de vista econômico. A expansão da área urbana gera pressão demográfica sobre a terra cultivada. Segundo Manuel Castells (1983), o sistema de propriedade é baseado numa exploração extensiva e pouco produtiva, sob o estrito controle dos proprietários das terras, a despeito da função social da propriedade. Muitas vezes, essas terras ficam ociosas a espera de uma valorização imobiliária.

Segundo Flávio Villaça (2001, p. 80), “a garantia de uma demanda e a possibilidade que os proprietários de terra têm de especular fazem com que a terra rural atinja o estágio de potencialmente urbana, antes, no tempo e no espaço, de sua efetiva ocupação por atividades urbanas”.

Investimentos em infraestrutura nas áreas rurais transformam terras cultiváveis, de baixo custo, em propriedades de mais fácil acesso e valiosas do ponto de vista comercial. Para Rogers (2001) os impostos sobre a terra, em empreendimentos fora da cidade, deveriam refletir o custo financiado pelo poder público para a infraestrutura e os custos para a sociedade com a saída, por exemplo, do comércio local da área mais central. Com isso, o imposto sobre a terra deveria ser utilizado para reforçar a consolidação da cidade e torná-la compacta, e não facilitar a expansão da cidade.

Dentre os investimentos em infraestrutura que valorizam a terra, Flávio Villaça destaca os investimentos em transporte. “A simples proximidade física de um terreno rural à cidade não o torna potencialmente urbano” VILLAÇA (2001, p. 80). Para ele, o que influencia na valorização da área é a acessibilidade que ela possibilita. A infraestrutura de transporte atrai a população urbana devido às condições de acessibilidade que ela possibilita. Como acontecem os vazios de ocupação, devido à urbanização dispersa pelo território, a cidade cresce para onde existem vias de conexão entre as partes, principalmente para as vias de acesso ao centro. Esta é, na maioria dos casos, um grande agente polarizador do espaço urbano.

Mas não somente a acessibilidade influencia na valorização de alguma área urbana. Influenciam todos os bens infraestruturais como serviços básicos de água e esgoto e

demais serviços como educação, saúde e lazer. Além dos serviços básicos e, normalmente oferecidos pelo poder público, alguns serviços como padarias, academias, farmácias, shoppings, mercados, supermercados, concentração de comércio especializado (material para escritório, informática, roupas, cosméticos, móveis); centros de estudos e pesquisas; disponibilidade de atividades culturais e de lazer como: centros culturais, museus, teatros, casas de show, boates, bares, restaurantes, etc. também valorizam uma determinada região da cidade.

Nesse caso, a categoria localização apresenta-se como base do preço da terra. A renda da terra é uma categoria fundamental da economia política, sendo que o preço do solo é uma categoria derivada. O pagamento pela localização, neste contexto, é a categoria fundamental da organização espacial e mais relevante. A renda da terra é uma falsa categoria: o valor é dado em função da localização da terra (CSABA DEÁK, 1985).

Toda essa valorização, quando ocorre somente em algumas áreas específicas de expansão urbana, faz surgir outra consequência do crescimento urbano por expansão sobre as áreas rurais, que é a questão social da segregação urbana. A segregação urbana pode ser entendida como a tendência “[...] à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas” (CASTELLS, 1983, p. 210).

O grande crescimento urbano das últimas décadas do século XX no Brasil não providenciou espaço e infraestrutura adequada para grande parte da população que foi para a cidade. Essa população geralmente se instala em locais sem nenhuma estrutura urbana básica, tais como os serviços públicos de água e esgoto, gerando problemas de saúde e também ambiental. “Muitos deles estão vivendo nos ambientes mais desfavoráveis, expostos a níveis extremos de pobreza ambiental, perpetuando, portanto, o ciclo de destruição e poluição.” (ROGERS, 200, p. 7). Pode-se considerar que dentre as mazelas existentes em decorrência da ocupação ilegal do espaço urbano, uma das mais impactantes é em relação a falta de saneamento urbano dessas áreas.

“O processo de urbanização se apresenta como uma máquina de produzir favelas e agredir o meio ambiente. O número de imóveis ilegais na maior parte das grandes cidades é tão grande que, inspirados na interpretação de Arantes e Schwarz sobre Brecht, podemos repetir que ‘a regra tornou

exceção e a exceção regra'. A cidade legal (cuja produção é hegemônica e capitalista) caminha para ser, cada vez mais, espaço da minoria" (MARICATO, 2008, p. 39)

A ocupação ilegal do espaço significa também a não adequação as regras e normas estabelecidas pelo poder público, como o atendimento ao Plano Diretor Municipal (PDM) e ao código de obras e a ausência de profissionais qualificados para planejamento e execução do ambiente construído.

Os impactos ambientais são uma grande consequência do crescimento urbano sobre a área rural. A área rural precisa de espaço para suas atividades econômicas e, além disso, frequentemente é nela que ficam as áreas ambientais que devem ser preservadas. Muitas vezes, em busca de melhor acessibilidade, a população ocupa as encostas dos morros e as margens dos rios.

Existe, além disso, a tendência da população com maior poder aquisitivo se deslocar para as bordas das cidades, fato que cria os bairros residenciais fora dos limites pré-estabelecidos das cidades. Essa urbanização dispersa pelo território, por meio da indústria ou por moradias, gera impactos no meio ambiente. Ocorre um aumento na poluição do ar pelo aumento da necessidade de transporte pelo automóvel e também maior desmatamento da cobertura vegetal.

Esses impactos geram diminuição dos recursos hídricos pelo assoreamento e poluição dos mananciais, modificações climáticas, danos a fauna e a flora, diminuição e empobrecimento do solo cultivável, além da diminuição da permeabilidade do solo e inundações em áreas urbanizadas.

Rogers (2001, p. 27) aponta ainda que as cidades por serem grandes centros de produção e de consumo da maior parte dos bens industriais se transformaram em "parasitas da paisagem, em enormes organismos drenando o mundo para seu sustento e energia". Como é grande e rápido o processo de expansão das cidades, elas não dão conta de se sustentar e necessitam de muitas áreas além de suas fronteiras para produzir seu sustento. Essas áreas chamadas por Rogers de "rastros ecológicos" das cidades fornecem recursos como alimento, água e energia para as cidades, mas, ao mesmo tempo, fornecem locais para o destino final do lixo e da poluição.

"As pegadas ecológicas das cidades existentes já cobrem virtualmente todo o globo. À medida que novas cidades consumidoras se expandem, também

cresce a competição por esses recursos e crescem essas pegadas. A expansão desses rastros ecológicos urbanos está ocorrendo simultaneamente com a erosão de terras férteis, mares e áreas florestais intocadas.” (ROGERS, 2001, p. 30)

Apesar de possuir uma grande parte de seu território ainda não urbanizado, as áreas rurais de Colatina não são aproveitadas em todo seu potencial, tanto para a economia, quanto para a preservação ambiental. A cobertura vegetal do município foi praticamente toda removida, inclusive nas nascentes e margens dos rios. Isso ocorreu devido ao processo de colonização da região de Colatina. Esse processo foi baseado na extração e comercialização da madeira, na criação de gado e na utilização de técnicas inadequadas de manejo agrícola, principalmente para plantio do café.

De acordo com o Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica (2011), do período de 2008 a 2010 o município de Colatina apresentava apenas 6% de remanescentes florestais da área total do município. Sendo que 100% do território do município fazia parte do bioma da Mata Atlântica, assim como todos os municípios do estado do Espírito Santo.

Colatina é um município que possui a maior parte de seu território considerado área rural (Figura 4). Mas a grande maioria da população é urbana de acordo com o Censo 2010 do IBGE. A população do município é de 111.794 habitantes, sendo 88% urbana e 12% rural – taxa próxima da porcentagem do país que indica que 15% da população brasileira estão em áreas rurais. As áreas urbanizadas encontram-se nos 6 distritos do município: Colatina (sede), Ângelo Frechiani, Baunilha, Boapaba, Graça Aranha e Itapina.

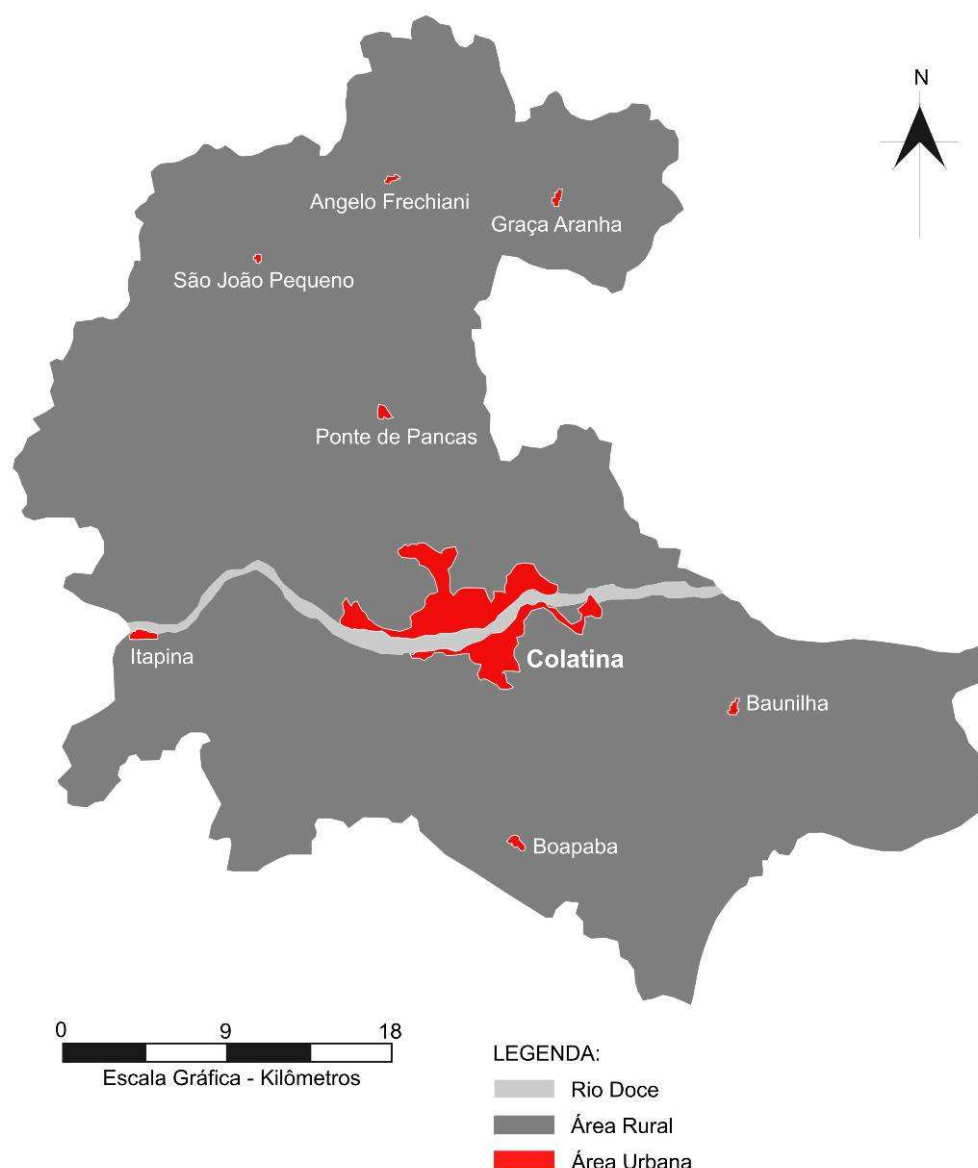


Figura 4: Identificação das áreas urbanas e das áreas rurais no município de Colatina. Área urbana constituída por 6 distritos e 2 áreas urbanas isoladas. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: IBGE e IJSN (inferência de aplicativos de arquivos georreferenciados com o Google Earth).

O município de Colatina possui uma extensão de 1.423,277Km<sup>2</sup> e 18% dessa área foi definida como perímetro urbano da cidade em 2011. Cabe ressaltar que a área delimitada por esse novo perímetro urbano possui uma baixa densidade, caracterizada por uma urbanização dispersa pelo território.

Apesar de grande parte do território ser considerado área rural, as atividades agropecuárias são pouco representativas na economia do município (Figura 5). Os dados indicam que o setor de comércio e serviços firmou-se ainda mais na última década como principal setor econômico para geração de renda municipal. Enquanto

que os setores industrial e agropecuário diminuíram ainda mais a participação geral, principalmente o setor agropecuário que quase reduz sua participação pela metade.

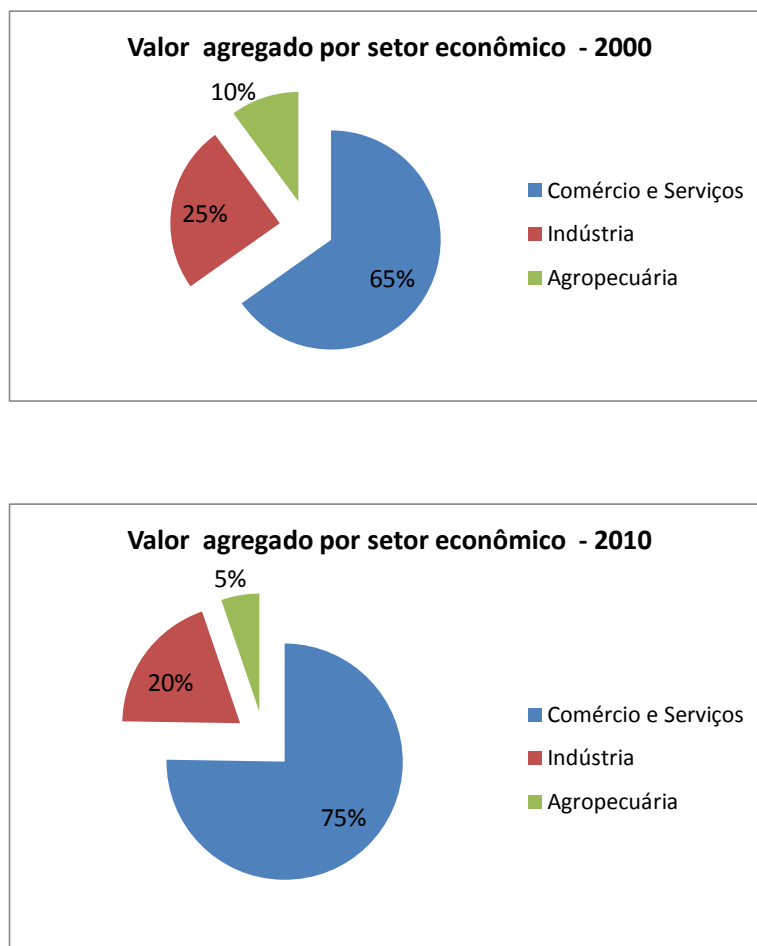


Figura 5: Comparação do valor agregado por setores econômicos dos anos 2000 e 2010. Fonte de dados: IJSN.

O setor agropecuário do município tem como principal produto o café conilon, que já foi o principal produto da economia do município. Além do café pode ser destacada a produção de gado, fruticultura e produção hortigranjeira (IBGE, 2006). A área rural do município possui maior número de estabelecimentos de agricultura familiar<sup>3</sup>,

<sup>3</sup> A Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, que estabelece as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos familiares Rurais, considera “agricultor familiar e empreendedor familiar rural aquele que pratica atividades no meio rural, atendendo, simultaneamente, aos seguintes requisitos:

I - não detenha, a qualquer título, área maior do que 4 (quatro) módulos fiscais;

II - utilize predominantemente mão de obra da própria família nas atividades econômicas do seu estabelecimento ou empreendimento;

entretanto, os estabelecimentos de agricultura não familiar ocupam maior área (Figura 6).

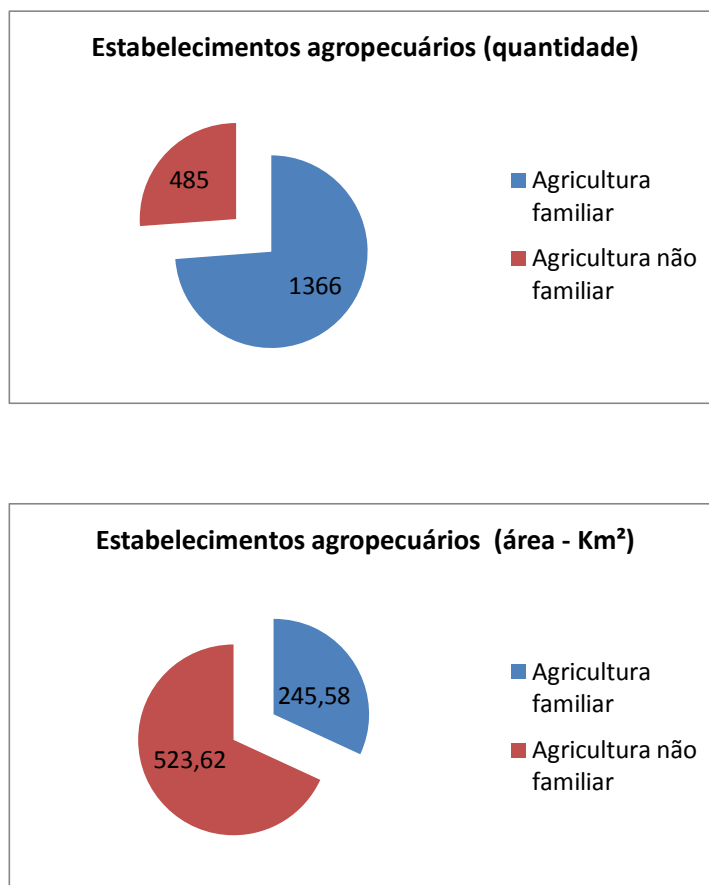


Figura 6: Comparação entre a quantidade e a área dos estabelecimentos de agricultura familiar e não familiar. Fonte de dados: Censo Agropecuário, IBGE, 2006.

III - tenha renda familiar predominantemente originada de atividades econômicas vinculadas ao próprio estabelecimento ou empreendimento;

IV - dirija seu estabelecimento ou empreendimento com sua família.

§ 1º O disposto no inciso I do caput deste artigo não se aplica quando se tratar de condomínio rural ou outras formas coletivas de propriedade, desde que a fração ideal por proprietário não ultrapasse 4 (quatro) módulos fiscais.

§ 2º São também beneficiários desta Lei:

I - silvicultores que atendam simultaneamente a todos os requisitos de que trata o caput deste artigo, cultivem florestas nativas ou exóticas e que promovam o manejo sustentável daqueles ambientes;

II - aquicultores que atendam simultaneamente a todos os requisitos de que trata o caput deste artigo e explorem reservatórios hídricos com superfície total de até 2ha (dois hectares) ou ocupem até 500m³ (quinhentos metros cúbicos) de água, quando a exploração se efetivar em tanques-rede; III - extrativistas que atendam simultaneamente aos requisitos previstos nos incisos II, III e IV do caput deste artigo e exerçam essa atividade artesanalmente no meio rural, excluídos os garimpeiros e faiscadores;

V - pescadores que atendam simultaneamente aos requisitos previstos nos incisos I, II, III e IV do caput deste artigo e exerçam a atividade pesqueira artesanalmente.”

A ampliação da urbanização de Colatina sobre as áreas rurais não consiste, até certo ponto, em uma ameaça para a produção agropecuária. Pois esse setor representa pouco no total da produção do município. Seria necessário, entretanto, fomentar essas atividades para tirar proveito do território ocioso e gerar renda e emprego.

A partir da distribuição do uso do solo do município (Figura 7) é possível perceber a ociosidade e a má utilização de boa parte do território: cobertura natural do solo escassa; pouca utilização para lavouras; e parte representativa utilizada para a pecuária extensiva – atividade pouco rentável e causadora de impactos ambientais como emissão de gases poluentes, desertificação do solo e perda da biodiversidade.

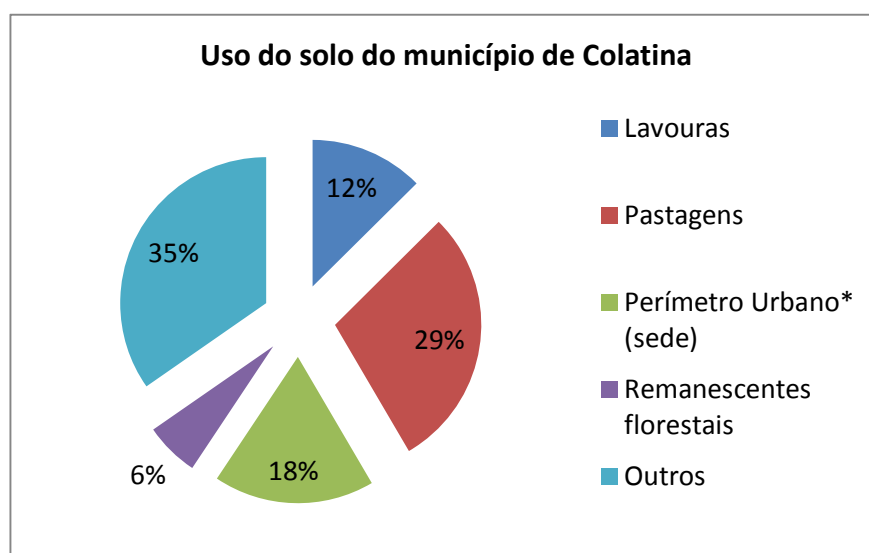


Figura 7: Uso do solo do município de Colatina. Fonte de dados: Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica, IBGE, IJSN e PMC.

\* Área do perímetro urbano aprovado pela Lei nº 5.789, de 17 de novembro 2011.

Pode-se concluir que as principais consequências do crescimento atual da cidade de Colatina são o agravamento da degradação ambiental; maior poluição; falta de incentivo e manejo adequado para as atividades agropecuárias; aumento excessivo do valor da terra que adquire status de urbana e que gera segregação socioespacial; e maiores gastos com infraestrutura urbana. O crescimento da cidade apresenta-se pouco sustentável tanto para as áreas rurais quanto para as áreas urbanas.

Dessa forma, é fundamental a existência de um planejamento do crescimento da cidade e que este ocorra integrado ao planejamento das áreas rurais para que a sua



paisagem seja agenciada de modo sustentável e sejam recuperadas suas áreas ambientais. Segundo MARICATO (2008, p. 69), é preciso “criar um caminho de planejamento e gestão que contrarie o rumo predatório – social e ambiental – que as cidades brasileiras seguem atualmente”.

#### **1.4. Área de transição entre urbano e rural – área periurbana**

As bordas das cidades são regiões que mantêm um contato direto com a cidade, ao mesmo tempo em que fazem a transição com a área rural. O crescimento urbano através da expansão das bordas da cidade gera uma zona de transição que pode ser chamada de área periurbana.

A área periurbana não possui uma dimensão exata, ela varia de cidade para cidade e de uma época para outra. De acordo com Duncan McGregor et al. (2006, p.10), essa variação depende da natureza das pressões no interior da cidade em crescimento e da expansão populacional ou migração em direção a área rural.

O estudo da área periurbana se torna necessário, pois essa área sofre diretamente com as consequências da falta de planejamento do crescimento das cidades. É nessa área que, muitas vezes, os conflitos de interesses urbanos e rurais acontecem.

A expansão das cidades acontece, muitas vezes, de forma muito rápida e não uniforme. McGregor et al. (2006) indica alguns fatores que diferenciam cada processo: o tamanho e a estrutura da cidade existente; as diferentes composições das populações como: religiosas, culturais, idade e sexo; barreiras físicas do terreno e do ambiente além da cidade já consolidada; a disponibilidade e acessibilidade de rede de transporte; o valor e o uso das terras que cercam as cidades e; as contradições de jurisdição administrativa do que é urbano e rural.

A área periurbana, por sua proximidade com a cidade, é caracterizada por fortes influências urbanas. Segundo McGregor et al. (2006), essa região pode ser dividida em duas zonas: uma de impacto direto, que sofre com os impactos imediatos do crescimento urbano como a poluição e; uma zona sofre maior influência do mercado,

que pode ser reconhecida pela manipulação de recursos naturais e da agricultura para o provimento de insumos, energia, etc.

Essa região é um espaço multifuncional onde o uso do solo é compartilhado com a área urbana e rural. Os usos da área periurbana acontecem de forma dispersa e fragmentada, o que caracteriza uma ausência de estrutura urbana coerente que proporcione unidade espacial (MIRANDA, 2009). Além disso, está em constante transformação física, econômica e social.

Essa mistura de usos e atividades gera um forte conflito de interesses, principalmente pela posse e pelo uso da terra. Isso ocorre, muitas vezes, pela falta de planejamento dessa região. Planejamento que, em geral, não ocorre integrado ao planejamento da cidade e da área rural.

No Brasil, a área de transição da área urbana para a área rural foi, com o grande crescimento das cidades, ocupado por loteamentos irregulares e favelas. A ocupação irregular foi a alternativa da população mais pobre, que não encontrou na cidade condições de moradia.

Mas essas áreas, próximas às cidades, possuem mais fácil acesso a infraestruturas urbanas. Essa proximidade faz com que essas áreas sejam valorizadas economicamente e recebam outros tipos de uso como o industrial, turismo e lazer.

Além disso, a proximidade à natureza e a idéia de um lugar mais tranquilo para morar faz com que loteamentos e condomínios para a população de alta renda procurem as periferias para se instalarem, em busca uma identidade cultural interiorana e/ou rural anterior a “urbanização da sociedade”.

Com isso, têm-se também na área periurbana uma constante desvalorização e valorização do solo que, muitas vezes, acaba por gerar segregação urbana. Pois a população mais pobre é sempre “empurrada” para partes da cidade com menor vantagem locacional para moradia.

O planejamento da área urbana não é, muitas vezes, integrado ao planejamento da área rural. Dessa forma, os problemas relacionados ao crescimento urbano ficam desalinhados com a manutenção das características das áreas rurais. As consequências ambientais, sociais e econômicas das chamadas áreas periurbanas devem ser debatidas a fim de compreender e planejar os espaços de crescimento horizontal das cidades.

Tratar com mais cuidado a área periurbana pode ser a chave para se dissolver os conflitos provenientes do crescimento urbano, sobretudo os problemas ambientais, provimento de infraestrutura e serviços. Pois é nessa área que esses problemas se apresentam de forma mais intensa, onde ocorre a mistura dos usos, os impactos ambientais e os conflitos de interesses.

A escassez da cobertura vegetal e a pouca utilização para a agricultura também ocorre na área periurbana de Colatina que pode ser verificado na Figura 8. Apesar da área periurbana não possuir um limite definido, percebe-se nas periferias da cidade uma maior utilização para pecuária extensiva, porém pouco produtiva.

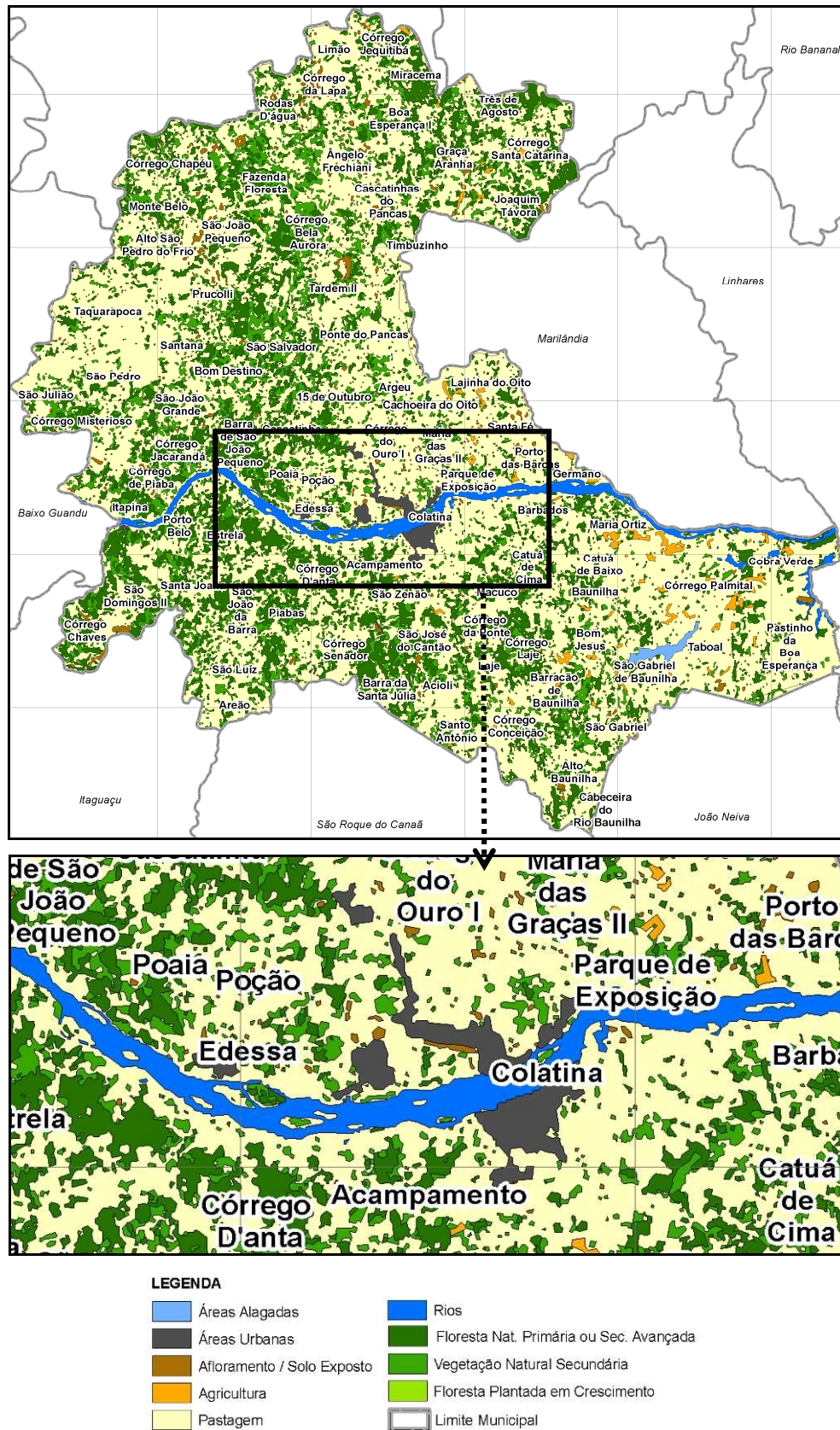


Figura 8: Uso do solo do município de Colatina. Destaque para a área periurbana da cidade. Fonte: IJSN. Zoom da área periurbana realizado pela autora.

A topografia acidentada é uns dos fatores que influenciam para que essas áreas ainda não sejam muito ocupadas. Entretanto, o surgimento de loteamentos voltados para população de média e alta renda em algumas dessas áreas pode supor que esses locais, mais próximos às infraestruturas já estabelecidas, são objeto de especulação<sup>4</sup>.

Com isso, a população de menor renda, ocupa áreas nas encostas próximas ao centro e as infraestruturas de transporte. E, além disso, estabelece moradia em locais bem distantes e sem infraestrutura adequada, em busca de terras de menor preço, e geralmente próxima as vias de ligação entre os locais de residência, trabalho e lazer.

Entretanto, nos últimos anos, a construção de conjuntos habitacionais pela prefeitura municipal e a construção de casas geminadas ou apartamentos em alguns lotes regulares buscam atender a população de menor renda, principalmente por meio do financiamento do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) do governo federal.

O PMCMV visa construir habitações priorizando famílias com renda bruta de até R\$ 1.600,00 reais, mas também abrange famílias com renda de até R\$ 5.000,00 reais. O cadastro das famílias é realizado pelos estados e municípios. A construção das habitações pode ocorrer através de parcerias entre prefeituras e construtoras ou ainda, através de propostas apresentadas pelas construtoras para a Caixa Econômica Federal.

Um dos fatores negativos do PMCMV, de acordo com Maricato (2011), é que ele é uma política habitacional que privilegia a quantidade de moradias e não na sua fundamental condição urbana. A questão da localização é um dos problemas apontados por Maricato. A localização das novas moradias, em grande parte, é definida pela lógica do mercado, pelos agentes privados e até mesmo pelos agentes públicos. A localização das novas moradias em locais distantes favorece a urbanização dispersa e gera maior custo para implantação de infraestrutura e dos equipamentos urbanos necessários.

---

<sup>4</sup> O tema “especulação” será retomado no capítulo 3.

### **1.5. Investimentos e intervenções em Colatina e o crescimento urbano**

De acordo com banco de dados do IBGE referente a 2007, na hierarquia de regiões de influência do estado, Colatina é classificada como uma “Capital Sub-Regional A” – que exerce influência em municípios próximos -, como mostra a Figura 9. Essa classificação demonstra a posição de destaque do município, principalmente, na região noroeste do Estado.

Esse destaque, conquistado ao longo do século XX, é mantido pela posição estratégica no escoamento da produção e também pela atração das atividades de comércio e serviços, com destaque para o comércio varejista e para serviços de educação, saúde e automotivos. Além disso, a indústria de confecção do município também pode ser considerada responsável por essa posição de destaque regional.

A posição central que o município possui enfatiza o caráter urbano da cidade, pois suas principais atividades econômicas e de geração de emprego, o seu centro de comércio e serviços e a indústria, são atividades essencialmente urbanas. Além disso, os investimentos e as intervenções para o município buscam a manutenção dessa centralidade. O plano estratégico do município, “Colatina Vale Mais”, que em uma parceria do poder público municipal e a empresa privada Vale, prevê como desafio das estratégias e ações propostas no plano manter e ampliar a centralidade que a cidade possui.

Os principais investimentos previstos para a Microrregião Administrativa Pólo Colatina de 2009 a 2014 (Divisão regional do Espírito Santo), na qual fazem parte os municípios de Colatina, Alto Rio Novo, Pancas, Baixo Guandu, Governador Lindenberg e Marilândia, são para transporte e indústria: fabricação e montagem de veículos automotores (reboques e carrocerias), construção civil, geração e transmissão de energia elétrica, captação, tratamento e distribuição de água, atividades imobiliárias e para indústria do vestuário de acordo com o IJSN (2010).



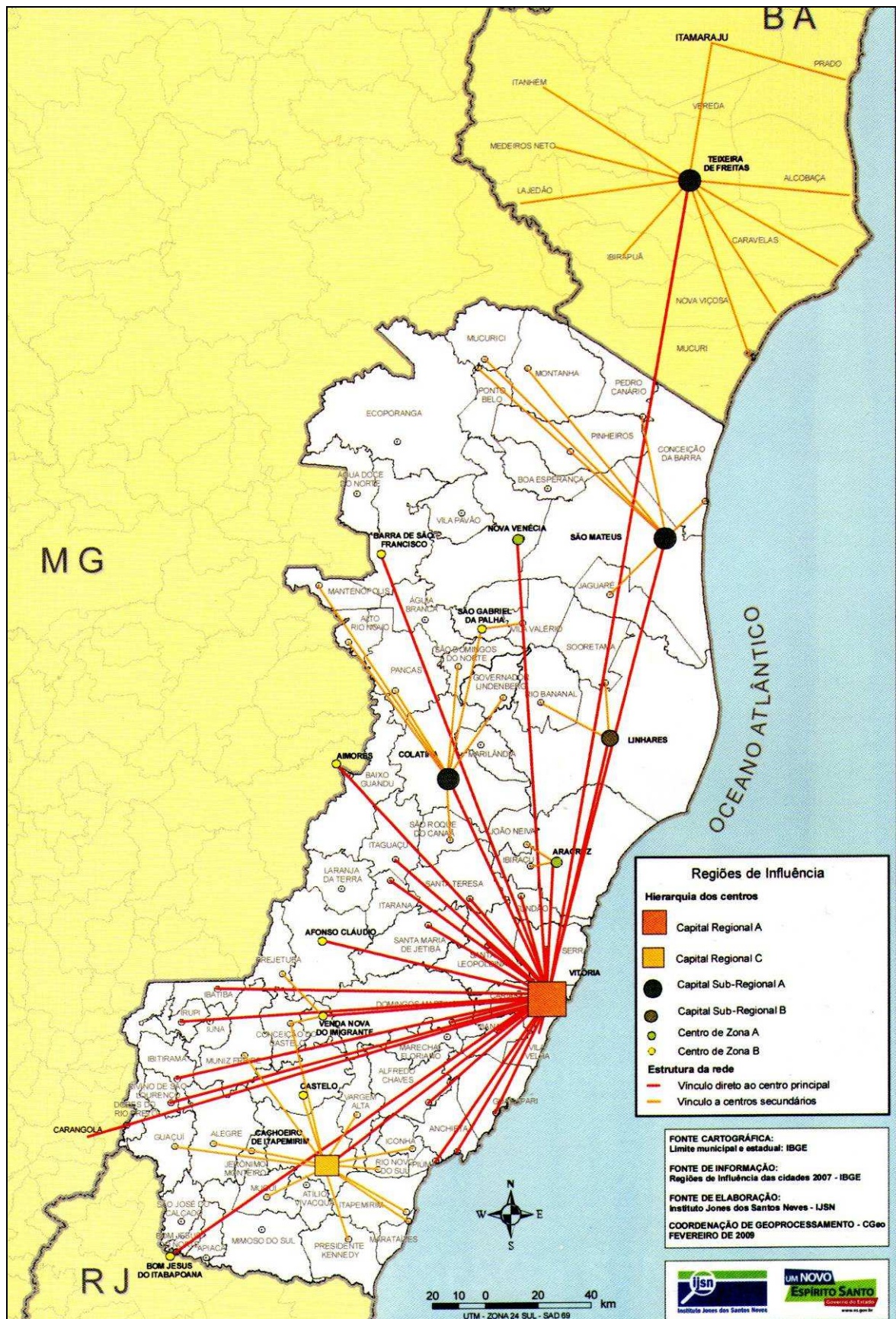


Figura 9: Regiões de influência do Espírito Santo. Fonte: IJSN.

Uma das principais obras públicas para Colatina é o enrocamento sobre o Rio Doce que visa ampliar a área urbana na área central da cidade. Essa obra foi uma parceria do governo do estado e da prefeitura que aterrou 130.000 metros quadrados do Rio Doce em 2009 para a construção de equipamentos públicos administrativos e de lazer. Entretanto, sua principal função é a criação de vias para o deslocamento do fluxo de veículos de ruas que não comportam o grande movimento de veículos.

Outra obra importante de ser citada é a construção em 2006 do Terminal Rodoferroviário de Cargas de Colatina na localidade de Maria Ortiz, que objetiva o desenvolvimento econômico do município para se manter ativo na rede de logística do Estado. O terminal de integração entre modais de transporte permite a ligação entre as rodovias BR-259 e ES-080 com a malha ferroviária e possibilita o transporte de cargas, como blocos de granito, madeiras e cargas containerizadas, para os portos de Vitória e Vila Velha.

A retirada dos trilhos do centro da cidade de Colatina na década de 1970 (ver item 2.5) teve por objetivo o alisamento do território para a passagem dos fluxos da produção. As ferrovias brasileiras possuem como característica o desvio dos obstáculos para aumento da velocidade e diminuição do tempo gasto entre produção x exportação/ consumo (BRISSAC apud MIRANDA, 2004). O alisamento do território pretendido pela eliminação dos gargalos e dos pontos críticos das ferrovias, tais como as cidades, tende a fortalecer os corredores de exportação de *commodities*.

A construção do terminal rodoferroviários de cargas contribui para a expansão das atividades urbanas sobre as áreas rurais. O empreendimento está localizado fora da área urbana e a implantação deste gera o surgimento de outros empreendimentos sobre a área rural, como a implantação de um pólo industrial e o parcelamento de lotes rurais próximo ao terminal de cargas.

Durante a construção do terminal de cargas em 2006, de acordo com a Prefeitura Municipal de Colatina, as empresas Granasa, Centronorte, Marbrasa, Granibras, Granitos Colatina, Chapori e a Empresa de Luz e Força Santa Maria adquiriram terrenos próximos à área do terminal.

Além do pólo industrial, próximo ao terminal de cargas, a Prefeitura Municipal de Colatina (PMC) definiu, recentemente, outras zonas industriais em áreas rurais do



município. Além disso, ampliou o perímetro urbano por meio da Lei Nº 5.789, de 17 de novembro 2011 que define os novos limites do perímetro urbano do Distrito sede do Município de Colatina.

De acordo com o site da PMC a mudança do perímetro urbano do município objetiva atrair investimentos para o município:

“Com objetivo de ordenar o crescimento da cidade que nos últimos anos vem recebendo inúmeros investimentos, a Câmara Municipal aprovou esta semana o Projeto de Lei enviado pelo prefeito Leonardo Deptulski definindo os novos limites do perímetro urbano de Colatina. A mudança vai permitir a expansão e ampliação de espaços para a implantação de novos conjuntos habitacionais e indústrias. Segundo o prefeito Leonardo Deptulski a alteração era necessária para acompanhar a nova realidade da cidade tendo em vista que a lei em vigor era de 1995. A ampliação acompanha os eixos viários que foram criados como o terminal de cargas em Baunilha, o contorno no Córrego Estrela, o aeroporto no Córrego Santa Fé, o bairro Columbia até o Ifes Itapina, a nova rodovia para Linhares e a região de Boapaba até a Cerâmica Gatti. Com a aprovação da lei o Conselho do Plano Diretor Urbano Municipal passará a definir critérios para o uso e ocupação do solo, determinando as áreas para habitação, comércio, indústria e lazer. Atualmente vários projetos estão em estudos e alguns em fase de implantação como a fábrica de móveis Bertolini e a de cerveja Colônia que vão gerar novas oportunidades de emprego.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE COLATINA, 2011).

A construção do terminal de cargas em uma área fora da cidade busca reter o fluxo da produção em um território com menos obstáculos para a logística. A ampliação do perímetro urbano procura retomar o contato com a rede ferroviária como mecanismo de reação do dinamismo do comércio, seja nacional ou internacional.

A ampliação do perímetro urbano visa também acompanhar a expansão das áreas residenciais. Em abril de 2012 foi realizada a 1ª Feira de Imóveis de Colatina. A realização dessa feira é resultado da expansão do mercado imobiliário na cidade e ressalta a atuação desse agente emergente, o setor imobiliário, no comando do processo de crescimento urbano local.

Pode-se concluir que para a manutenção da posição de destaque regional do município e para o seu desenvolvimento econômico, os investimentos previstos e as intervenções em Colatina tendem para a ampliação da urbanização da cidade. Por

meio do fortalecimento do comércio e serviços e a implantação de empreendimentos imobiliários, industriais e de logística que avança sobre as áreas rurais.

Cabe ressaltar, entretanto, que Colatina busca também uma melhor posição no cenário na economia do estado. O município não está inserido nos principais investimentos privados e públicos previstos até 2015 para o Espírito Santo. De acordo com Abdo Filho (2012), a maioria dos investimentos já realizados e a serem realizados são para os municípios cortados pela BR-101 e municípios litorâneos (Figura 10). Isso ocorre pelo fato de a econômica do estado estar voltada, em grande parte para o mar, com o comércio internacional, liderado pela celulose, mineração e siderurgia, e com a cadeia de petróleo e gás, que são reservas oceânicas. (IZOTON apud FILHO, 2012).

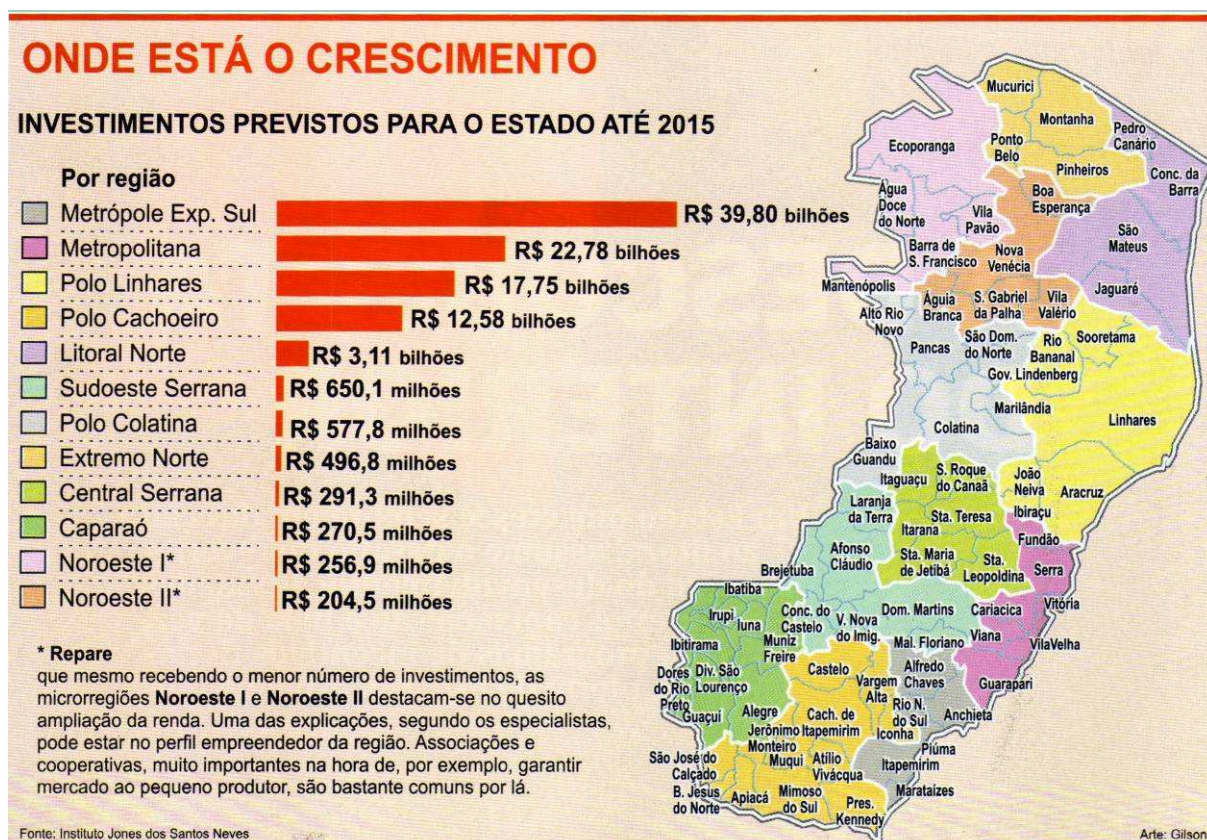


Figura 10: Investimentos previstos para o Espírito Santo até 2015. Fonte: Revista PotencialidadeES, 2012.

## **2. FORMAÇÃO E CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA**

Para se chegar ao atual estágio de evolução das cidades brasileiras, dentre elas a cidade de Colatina, se faz necessário uma análise de conceitos e características da formação das cidades no Brasil. Apesar das novas tendências da urbanização mundial, marcadas pela era da informação e pelos avanços tecnológicos em transporte, telecomunicação e no processo industrial, o conhecimento dos núcleos fundacionais, das diretrizes de crescimento, que indicam morfologias e funções urbanas, é essencial para o entendimento das relações existentes na cidade contemporânea.

Para compreender o surgimento dos núcleos fundacionais e suas diretrizes de crescimento pode-se mencionar o que Mauricio de Abreu (1997) considera um transplante das praxes metropolitanas de controle territorial no período colonial. Para Abreu (1997), tal controle foi estabelecido sob um sistema municipalista de base urbana e de raízes romanas.

As manifestações das praxes metropolitanas de controle territorial foram materializadas, segundo Abreu (1997) como arraial (ou povoado), a vila e a cidade. Ele descreve que o agrupamento das residências que apresentava certa unidade formal e contiguidade era chamado de arraial, e era este o único com origem espontânea. As vilas e cidades surgiam segundo uma intenção do Estado. As vilas surgiam por meio de decisões de donatários e governadores. Estes tinham o poder para criá-las, assim como a criação poderia ocorrer através de ordem real para elevação de algum arraial em vila. Já a criação das cidades era atributo expresso da coroa portuguesa.

Cabe mencionar, entretanto, que o período colonial no Brasil foi marcado também pela presença de religiosos e sua força na construção da paisagem urbana. As cidades de Anchieta e Nova Almeida, no Espírito Santo, são exemplos da presença dos jesuítas durante o período colonial no estado.

Nos dois primeiros séculos de colonização do Brasil, a criação da rede urbana foi baseada na função que os assentamentos iriam desempenhar em todo o sistema.

Segundo Fania Fridman (2011), o rei fundava cidades em locais estratégicos e que funcionavam como centros regionais, enquanto os donatários organizavam as vilas em suas próprias capitanias.

Segundo Florestan Fernandes (1975) as cidades serviam de centro de organização administrativa da dominação metropolitana, entreposto comercial, centro religioso e educacional e núcleo da vida social. Já as vilas eram aglomerações semiurbanas submetidas ao meio agrícola que possuíam apenas algumas funções urbanas e que serviam de núcleo de resistência e controle do território.

Fridman (2011) aponta que é consenso entre diversos autores considerar que a maioria dos núcleos no Brasil surgiu em função da vontade dos poderosos. Pode-se afirmar que até o final do século XVIII a implantação dos núcleos urbanos era papel do Estado metropolitano através de seus funcionários reais, dos donatários e também do clero. A partir do século XIX, encaminhando-se para o regime republicano, os fazendeiros e cafeicultores surgiram como agentes aliados ao aparato de gestão territorial montado. Estes, apoiados pelo Estado e Igreja, constituíram as chamadas “vilas de comércio” com seus pólos administrativos.

O surgimento de novas vilas e cidades emerge então por conta do dinamismo da produção agrícola que visava principalmente à exportação de seus produtos, bem como o crescente mercado interno. A necessidade crescente de aquisição de novas terras para a produção cafeeira, fruto de uma incapacidade técnica em utilizar os solos, propiciou a criação de novas sedes (FRIDMAN, 2011).

A ocupação da região onde se encontra o município de Colatina é um exemplo da busca de novas terras cultiváveis para o café, em função do esgotamento da fertilidade do solo das regiões centro-sul do estado do Espírito Santo e norte do Rio de Janeiro. Mas essa ocupação aconteceu no final do século XIX, apesar de o município de Colatina está localizado a 135 km da capital. Isso ocorreu devido a colonização do Espírito Santo ter permanecido por muito tempo na faixa litorânea. Fato que se intensificou no período de mineração no Brasil.

## **2.1. Precedentes da ocupação**

A descoberta de ouro em Minas Gerais, no final do século XVII, desviou o interesse econômico da metrópole portuguesa no Brasil. “A mineração do ouro no Brasil ocupará durante três quartos de século o centro das atenções de Portugal, e a maior parte do cenário econômico da colônia. Todas as demais atividades entrarão em decadência [...]”. (PRADO JUNIOR, 1998, p. 56).

Dessa forma, o Espírito Santo ficou relegado no quadro dos investimentos administrativos da Metrópole em Portugal entre os Séculos XVII e XIX, que era de ocupar e explorar as terras da colônia com o incentivo ao povoamento do Maranhão, do extremo Norte e sul do Brasil.

Segundo Caio Prado Junior (1998, p. 57), “Ao contrário do que se deu na agricultura e em outras atividades da colônia [...] a mineração foi submetida desde o início a um regime especial que minuciosa e rigorosamente a disciplina.” Fez-se necessário, portanto, fiscalizar todas as entradas e saídas das regiões mineradoras.

Para José Teixeira de Oliveira (2008, p. 184 e 185), “Ao Espírito Santo, particularmente, a vizinhança das minas viria constituir empecilho à penetração e ao desenvolvimento das suas atividades para o interior.” A administração portuguesa temia ataques estrangeiros as minas e para dificultar a entrada dos “invasores” proibiu a construção de estradas no Espírito Santo. Com a proibição de abrir novas estradas e a consequente proibição de explorar suas próprias terras, o desenvolvimento do Espírito Santo fica restrito ao litoral da Capitania.

“[...] o Espírito Santo teve de conter-se nos limites acanhados da faixa litorânea, privado do direito de conquistar o próprio território. O futuro capixaba sofreu graves danos devido a tal política, que fez da capitania simples barreira protetora das zonas de mineração situadas ao poente.”  
(Oliveira, 2008, p. 186)

Diante desse “atraso” na exploração das terras no interior do estado se passaram mais de quatro séculos desde a fundação da vila de Vitória, hoje a capital do estado, em 1550, até o início do povoamento de Colatina no final do século XIX. Para demonstrar o pouco desenvolvimento do Espírito Santo em relação aos demais estados, esse possuía no século XIX apenas 6 vilas e nenhuma cidade. Enquanto que no mesmo período Pernambuco possuía 10 vilas e 2 cidades e São Paulo 31 vilas e 1 cidade. (MIRANDA, 2012).

O Espírito Santo permaneceu em uma inalterabilidade econômica nesse período. Segundo Arlindo Vilaschi (2011), a economia esteve baseada na cultura da cana-de-açúcar até meados do século XIX. Essa situação econômica só muda com a introdução e expansão da cultura do café. A produção do café no Estado teve início em 1810 e “[...] se tornou, dentre de poucos anos, a base da economia do Espírito Santo [...]” (VILASCHI, 2011, p. 29).

“A partir da produção cafeeira centrada em Vitória, importantes áreas foram desbravadas para o cultivo do fruto. Uma das principais a serem colonizadas foi a região serrana, que seguiu as vicissitudes da política migratória imperial levada a cabo a partir de meados do século XIX. A população afixada na região serrana, em especial italiana e alemã, passou a cultivar o café nessa porção territorial do Estado, com base na pequena propriedade familiar. Mas foi no sul que a consolidação da cultura cafeeira se daria.” (VILASCHI, 2011, p. 29, 30).

O plantio de café se difunde a partir da fronteira da região central oriental do Vale do Paraíba, Rio de Janeiro, para o sul do Espírito Santo. O deslocamento da fronteira do café possibilitou um fluxo de fazendeiros fluminenses e mineiros que, com seus escravos, desbravaram o interior do Espírito Santo, ocupando terras férteis do Sul do Estado. Esse movimento favoreceu o surgimento de grandes fazendas.

Já na região serrana do Espírito Santo, a partir de meados do século XIX, concentrou o início da imigração estrangeira no Estado. Com a colonização dos imigrantes europeus e de outros estados é possibilitado o processo de exploração baseado na propriedade familiar, que promove atividade comercial relacionada com a produção do café, segundo Luiz Carlos Maduro (1987).

## **2.2. Surgimento e formação de Colatina**

Carlos Teixeira de Campos Júnior (2004) identifica três momentos na história do Espírito Santo que refletem diretamente na formação e crescimento de Colatina. O primeiro foi a crise do trabalho escravo, que refletiu na difusão da pequena propriedade<sup>5</sup> no território capixaba pela falência de grandes proprietários.

---

<sup>5</sup> A pequena propriedade que se difundiu no estado era baseada em relações de trabalho familiar. “No Espírito Santo, a pequena produção familiar foi uma opção política, resultante da particular forma de

A falência dos grandes proprietários contribuiu para que fosse transferido o núcleo central da acumulação de capital para o comércio. Muitos fazendeiros venderam ou repartiram suas terras para os colonos “mediante o compromisso de obterem preferência de compra de café que fosse produzir” (CAMPOS JÚNIOR, 2004, p. 13). Deixavam com isso, de produzir o café para comercializá-lo. Essa expansão das atividades comerciais em Colatina possibilitou um maior desenvolvimento do núcleo urbano.

O segundo foi a busca de superação do limite físico, imposto pela presença do Rio Doce para a reprodução da pequena propriedade também no norte do rio. Dessa forma, houve pressão para que fosse construída a ponte sobre o Rio Doce para o deslocamento da produção de café.

A forma como os colonos cultivavam os cafezais levava o solo a exaustão em poucos anos de utilização. Em consequência disso, na busca de solos que ainda não produziram, havia um movimento desses colonos deixando o sul do estado e ocupando as terras do norte. (CAMPOS JÚNIOR, 2004).

“A expansão da cultura cafeeira, a exploração de madeira e mesmo a criação de gado motivaram migrações internas, interessando a grande numero de moradores das zonas mais antigas do Estado e mesmo de vizinhos como Minas Gerais e Estado do Rio de Janeiro.” (TEIXEIRA, 1974,p. 20).

E o terceiro momento foi a crise do modelo de reprodução da pequena propriedade, principalmente no final dos anos de 1950. A crise cafeeira, expressiva no estado na década de 1960, gerou grandes fluxos migratórios do campo para a cidade.

Antes de iniciar a ocupação das áreas onde hoje se situa a cidade de Colatina, convém ressaltar outra dificuldade encontrada para a ocupação efetiva da região. Depois de terminado o período do auge na mineração, pode-se mencionar a presença dos índios Botocudos na região uma resistência à ocupação, considerados hostis ao homem branco.

Os índios Botocudos, segundo Fausto Teixeira (1974), habitavam uma vasta região, principalmente entre o Rio Doce e o Rio Cricaré, em São Mateus, assim como em grande porção do território mineiro. No entanto, com o avanço da onda civilizatória

---

condução, pela elite local, da transição do trabalho compulsório para o trabalho livre, ainda ao longo do século XIX.” (CAMPOS JÚNIOR, 2004, p. 45).

na região norte de Colatina, estes índios foram se retirando ou sendo integrados a civilização dos brancos.

Assim como muitas tribos indígenas existentes no Brasil, os Botocudos não permaneciam muito tempo em um mesmo lugar, possuíam um comportamento nômade. Devido a isso, as suas moradias “[...] eram de construção rústica, geralmente feita de palmeiras encostadas aos pares, de rápida feitura” (TEIXEIRA, 1974, p. 08).

Foi então a partir de 1866 que migrantes mineiros e fluminenses iniciaram a ocupação das terras baixas do Rio Doce, abaixo do Rio Guandu. A ocupação de áreas a sul do Rio Doce e, gradualmente do norte do rio, na região do município de Colatina, vieram a ocorrer bem depois da ocupação de outras regiões do sudeste brasileiro.

A presença dos imigrantes, principalmente italianos, na região de Colatina começou a ocorrer em 1889 e foi essencial para que as ocupações destas terras ocorressem efetivamente, conforme afirma Teixeira (1974, p. 17).

“Desde então, por todos os caminhos possíveis, penetravam colonos, imigrantes ou descendentes deles, e brasileiros, principalmente do sul do Estado, nas densas matas, pelos vales dos rios e córregos, em busca de localização de suas propriedades agrícolas. A fama das terras, a fartura de madeira, o surto cafeeiro, a abundância das águas correntes, tudo atraía colonos ambiciosos de prosperidade.”

Segundo Júlio Posenato (1997), os italianos expandiram-se para outros territórios após ocupar as glebas demarcadas para a colonização. A busca por novas terras produtivas e para prover terras para os filhos impulsionou a incorporação continuamente de novos territórios. A Figura 11 indica os períodos e as áreas da imigração européia no Espírito Santo.



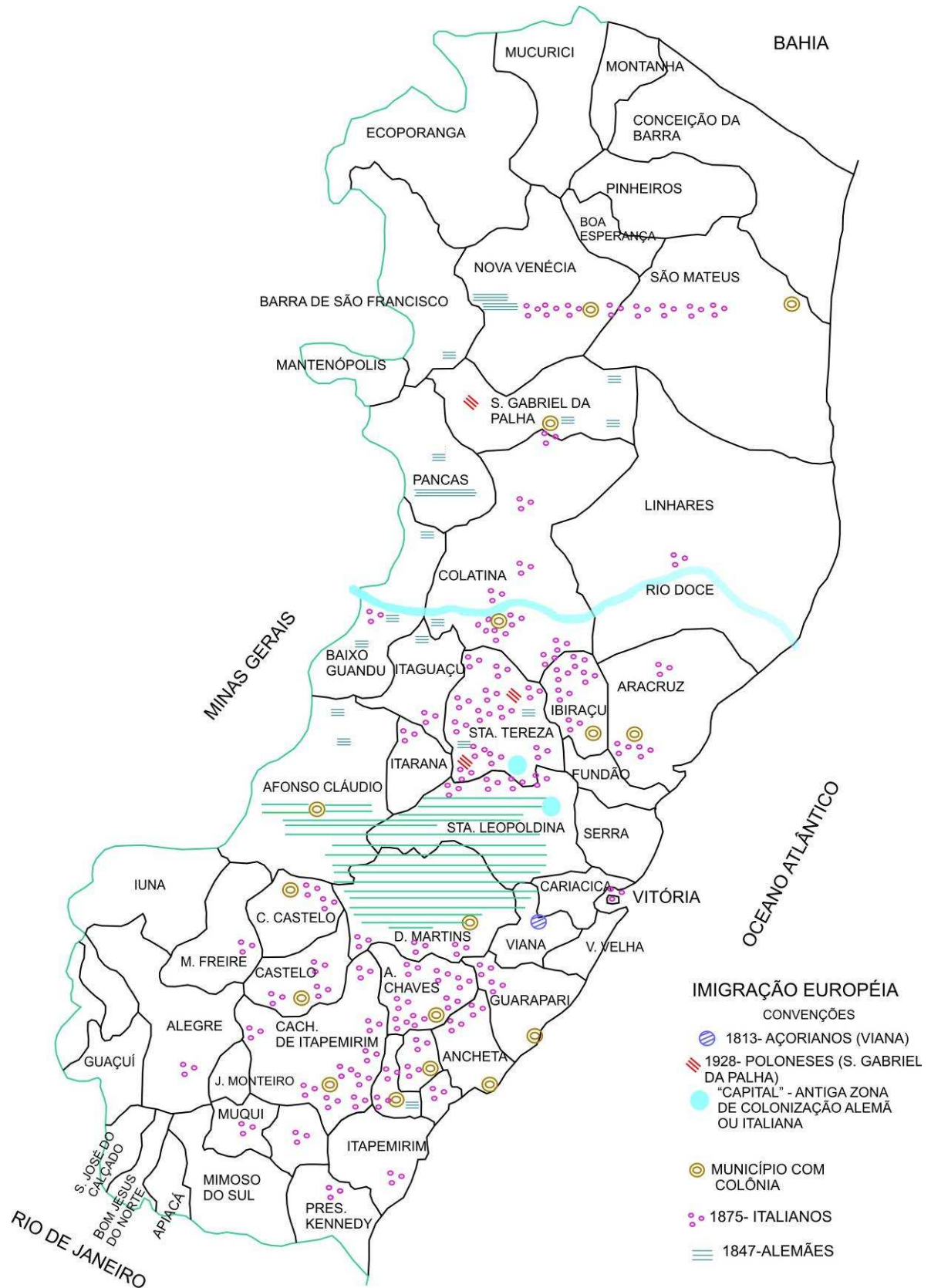


Figura 11: Imigração europeia no estado do Espírito Santo. Fonte: Mapa re-elaborado por Ana Carolina Giovanni Cecatto com base na cartografia disponibilizada em POSENATO (1997).

A ocupação dessas áreas pelos imigrantes (alemães, poloneses e italianos) e brasileiros ocorreu principalmente na região chamada de Núcleo Antonio Prado<sup>6</sup>. A partir deste núcleo colonial, as seções começaram a se desenvolver, no entanto, uma prosperou mais que as outras: o chamado Barracão do Rio Santa Maria.

A ocupação ocorreu então definida pelos critérios adotados pela Comissão de Colonização, no caso do Núcleo Antonio Prado, pelo engenheiro Gabriel Emilio da Costa, que já tinha loteado as terras para a chegada dos imigrantes (TEIXEIRA, 1974). Os lotes eram adquiridos a prestações, pagas pelos imigrantes através da prestação de serviços, tais como a abertura de estradas e construção de barracões.

O Barracão do Rio Santa Maria, que se localizava no bairro Colatina Velha prosperou devido à facilidade no escoamento da produção pelo rio. “Os núcleos primitivos formaram-se ao redor dos barracões aonde o governo conduzia e alojava precariamente os imigrantes, logo à sua chegada, e onde em geral permaneciam muitos meses.” (POSENATO, 1997, p. 131). Esse barracão servia para o Governo, mas também possibilitou mais tarde, por volta de 1892, a construção das primeiras casas de Colatina, próximas a igreja de São Sebastião (TEIXEIRA, 1974).

“Pela proximidade com o mercado consumidor, junto aos barracões instalavam-se também os comerciantes. Logo erigia-se a capela e organizava-se um cemitério, e a agregação de novas edificações, destinadas à moradia e local de trabalho dos prestadores de serviços, paulatinamente consolidava-se a feição urbana do local.” (POSENATO, 1997, p. 131)

É importante destacar que o desenvolvimento da região onde se encontra o município de Colatina teve início no final do século XIX no núcleo de colonização Antônio Prado (Figura 12), localizado no distrito de Boapaba, antiga vila do Mutum. O núcleo recebeu dezenas de famílias de imigrantes italianos e ali desenvolveram atividades de agricultura e, com a expansão da localidade, surge também o comércio.

---

<sup>6</sup> O Núcleo Colonial Antonio Prado era dividido em várias seções: “[...] Jacinto, Mutum, Estrada da Baunilha, Baunilha Baixa, Baunilha Acima, Córrego da Ponte, Santa Maria e Barracão do Rio Santa Maria.” (TEIXEIRA, 1974, p. 17)

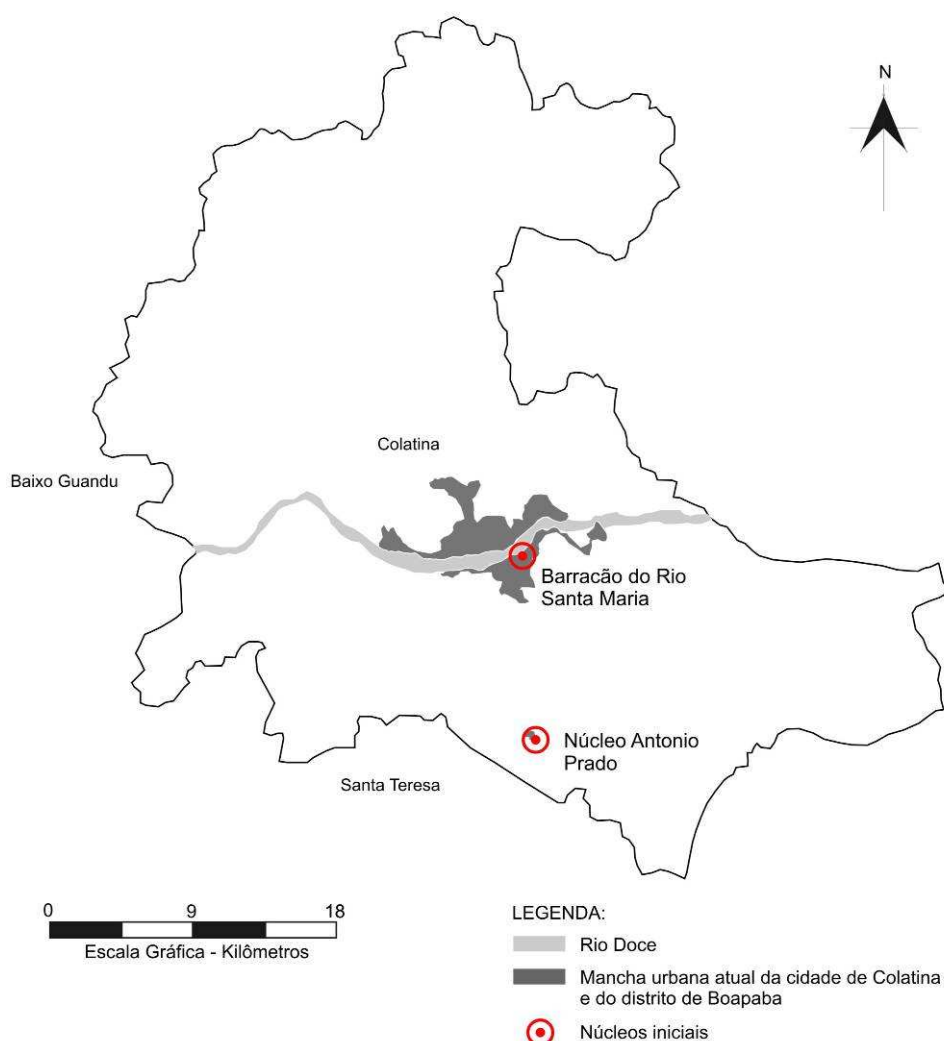


Figura 12: Localização do Núcleo Antônio Prado - antiga Vila de Mutum e atual distrito de Boapaba – e do Barracão do Rio Santa Maria no atual bairro Colatina Velha. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: IBGE e IJSN (inferência de aplicativos de arquivos georreferenciados com o Google Earth).

De acordo com Maduro (1985), o café produzido no local era inicialmente levado para Vitória em burros ou levado pelo Rio Santa Maria até Santa Tereza e de Santa Tereza levado para Vitória. A vila de Mutum, no início do século, era considerada o núcleo mais importante da região. A vila de Colatina, entretanto, logo passou a se transformar no principal núcleo e futuramente, na sede do município. Além da facilidade da produção através do Rio Doce, a vila de Colatina tornou-se referência dos imigrantes no caminho para a colonização das terras ao norte do estado.

Contudo, a perda de importância e o declínio da vila do Mutum ocorreram principalmente com a chegada da estrada de ferro, em 1906. O escoamento da

produção do café tornou-se mais viável pelo trem que tinha parada na vila de Colatina.

Os imigrantes italianos que iniciaram a colonização em Colatina chegaram à região nos anos de 1888 no Núcleo Antônio Prado (Vila de Mutum) e 1889 no Barracão do Rio Santa Maria. Em 1899, quando já havia algumas casas próximas ao Barracão do Rio Santa Maria, foi quando se criou a vila de Colatina, subordinada ao município de Linhares (TEIXEIRA, 1974).

O “Barracão do Rio Santa Maria, construído em Colatina Velha (Figura 13), foi congregando moradores e se tornando um povoado [...] a ocupação da vasta área ao sul do Rio Doce foi se processando rapidamente, surgindo um povoado aqui e ali”. (TEIXEIRA, 1974, p. 19).



Figura 13: Foto do bairro Colatina Velha em 1907, logo após a inauguração da estrada de ferro no município. Fonte: <http://altairmalacarne.fotos.uol.com.br> acessado em 9 de Janeiro de 2012.

A Figura 14 mostra o início da ocupação da cidade de Colatina na margem sul do Rio Doce onde hoje fica o bairro Colatina Velha. A ausência da ponte sobre o rio dificultava a ocupação da margem norte.

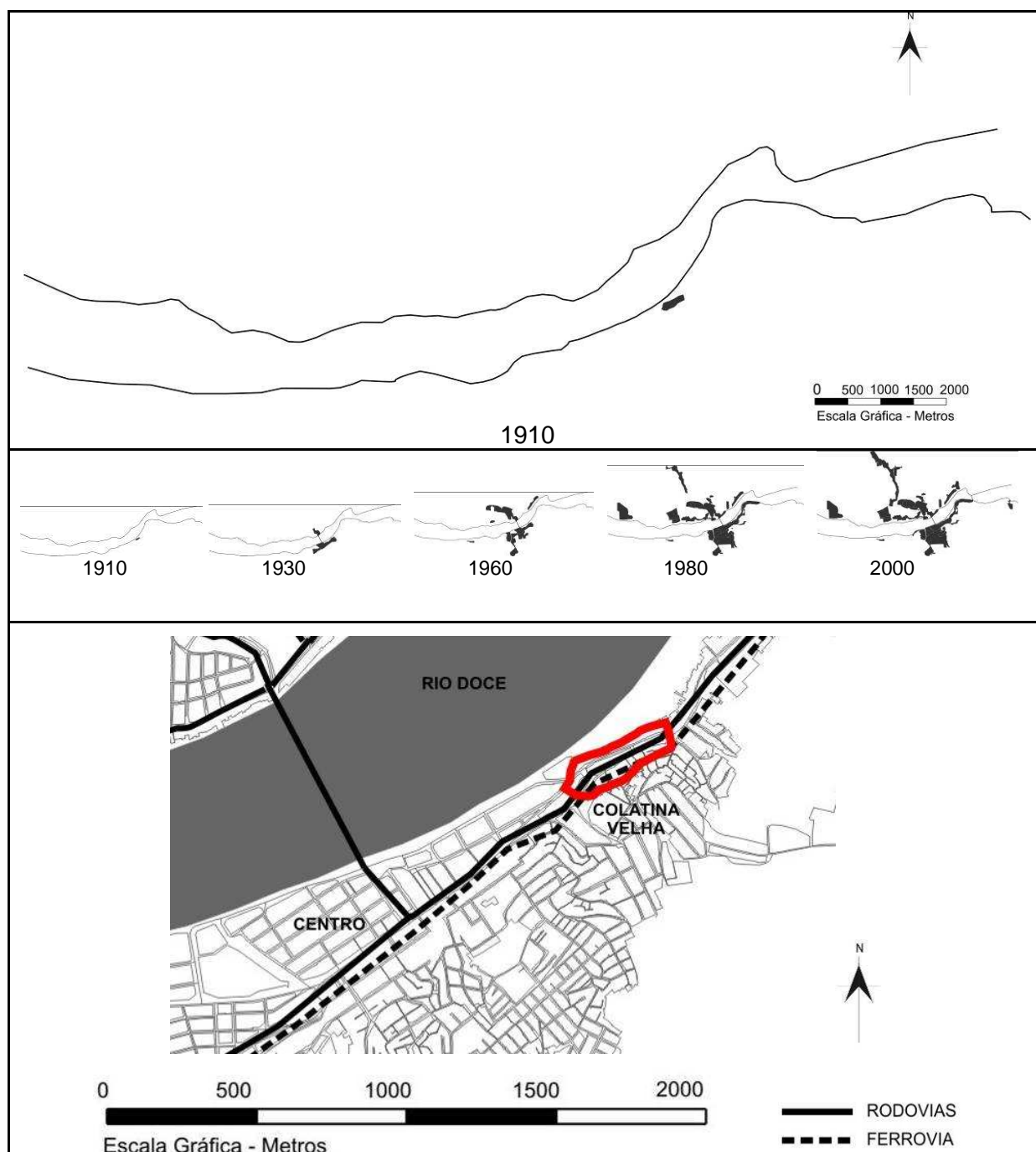


Figura 14: Evolução urbana de Colatina. Década de 1900. Elaboração Vivian Albani. Fonte de dados: PMC e Revista Nossa.

### 2.3.A implantação da estrada de ferro e da ponte sobre o Rio Doce

A inauguração da estrada de ferro em 1906 propicia a Colatina comunicação direta com a capital do estado, por meio de transporte rápido e barato para sua produção, principalmente de madeira e café. Diante desse crescimento, em 1907, a vila de



Colatina transforma-se na sede do município de Linhares. Essa situação durou até 1921 quando foi criado o município de Colatina, compreendendo todo o território que pertencia ao município de Linhares, que passou a ser uma vila de Colatina<sup>7</sup>.

A estrada de ferro promoveu um grande desenvolvimento econômico em Colatina e, além disso, o crescimento da cidade. Esse crescimento, de acordo com Teixeira (1974), foi desordenado, sem qualquer planejamento urbanístico que projetasse a abertura de novas vias e a localização de praças. A passagem da ferrovia ao longo do trecho longitudinal da cidade (Figura 15), paralelo ao Rio Doce, “favoreceu a localização de uma avenida central e varias ruas paralelas e transversais.” (TEIXEIRA, 1974, p. 83).



Figura 15: Foto da estrada de ferro no centro da cidade, onde hoje se localiza a Avenida Getúlio Vargas. Fonte: Arquivo Público Municipal de Colatina.

A inauguração da ponte Florentino Ávidos, em 1928 (Figura 16), foi determinante para a expansão de Colatina na sua porção norte. Essa expansão segue a rodovia que interliga Colatina com as áreas do norte do estado aproveitando-se das poucas áreas planas ao redor da via.

---

<sup>7</sup> Linhares deixa de ser vila de Colatina em 1945, tendo seu território criado a partir do desmembramento de Colatina. (TEIXEIRA, 1974)

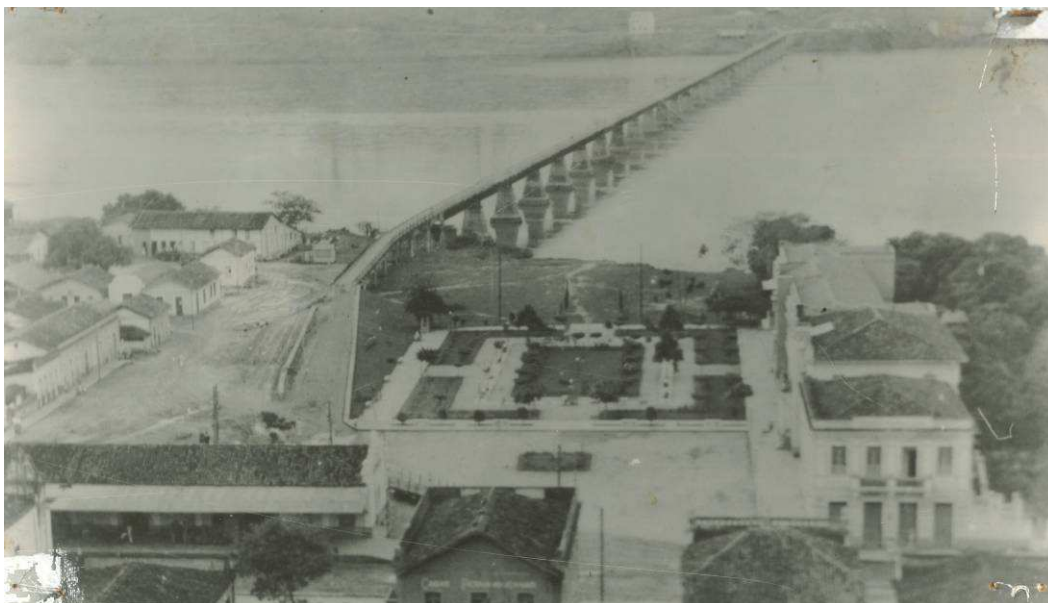


Figura 16: Foto da Ponte Florentino Ávidos na década de 1930. Fonte: Arquivo Público Municipal de Colatina.

A ponte sobre o Rio Doce facilitou o povoamento da margem norte, onde hoje se situa o denso bairro de São Silvano e diversos outros bairros da cidade de Colatina. Além disso, a implantação da ponte possibilitou também o surgimento de novas vilas ao norte do estado, como exemplo os municípios de São Domingos do Norte, Águia Branca e Marilândia. A Figura 17 mostra que na década de 1930, após a construção da 1ª ponte, ocorre o início da ocupação ao lado norte do Rio Doce da cidade. A Revista Nossa (nº 8 de agosto de 1984) relata que em 1933 existiam na sede de Colatina 471 casas e aproximadamente 2.500 habitantes.

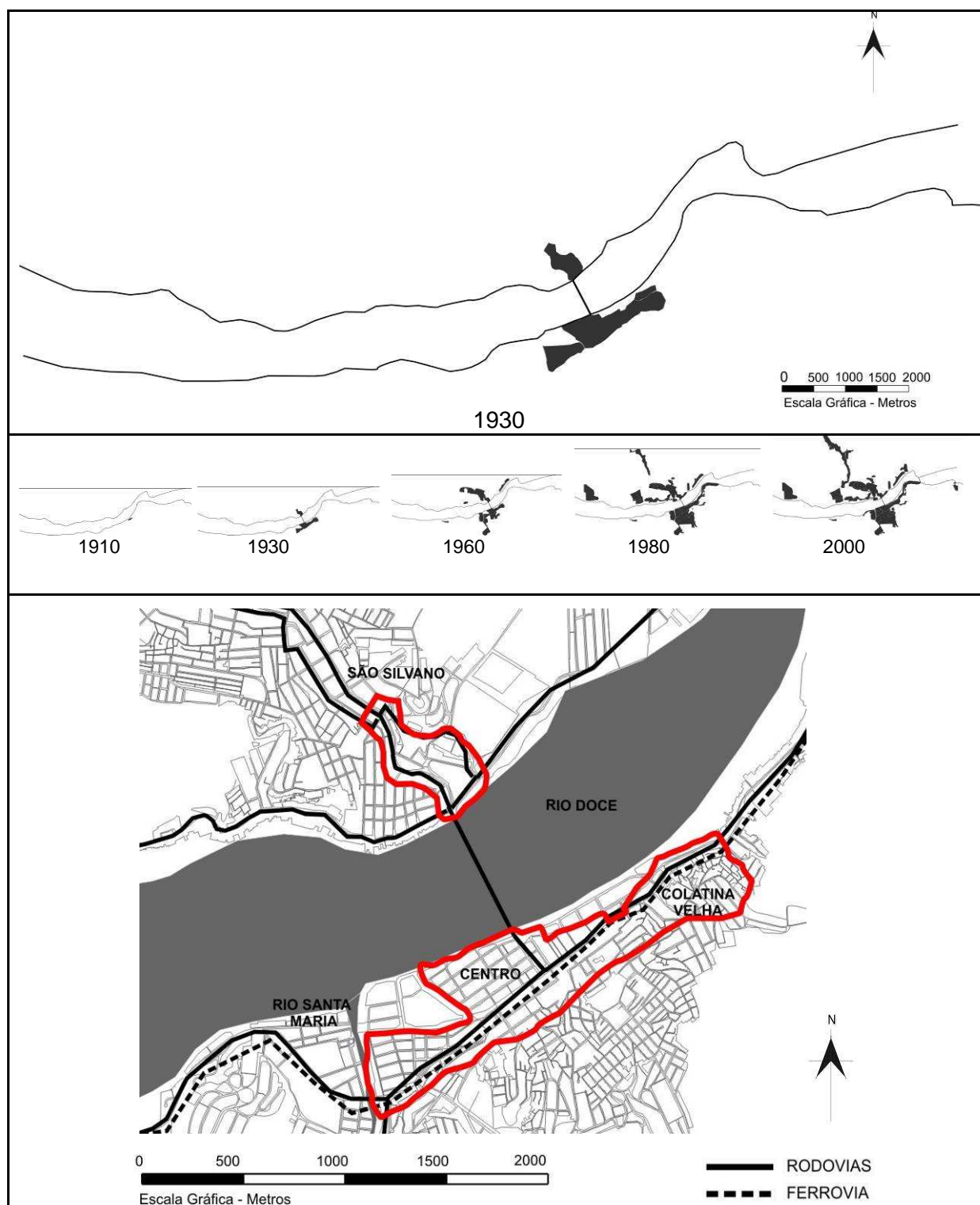


Figura 17: Evolução urbana de Colatina. Década de 1930. Elaboração Vivian Albani. Fonte de dados: PMC e Revista Nossa.

A construção da ponte, segundo Teixeira (1974), estava prevista no plano de construção de uma estrada de ferro que deveria fazer a ligação entre Colatina e o município de São Mateus, uma área até então pouco explorada no norte do estado.



A ponte sobre o Rio Doce com 750 metros de comprimento foi concluída em 1928. Diante do malogro da implantação da estrada de ferro a ponte passou a ser utilizada por pedestres e posteriormente para circulação rodoviária.

Colatina, a partir de então, passou a confluir todo o acesso ao norte do estado. “Com a construção desta ponte, Colatina teve assegurada sua posição de cidade-entreponto” (EGLER apud TEIXEIRA, 1974). A cidade tornou-se um centro dos agenciadores de terras e toda a produção da porção norte do Rio Doce escoava por Colatina.

Além disso, a ponte Florentino Avidos facilitou o escoamento da produção de madeira e com isso, expandiu-se ainda mais esse setor que foi uma importante atividade econômica do início da formação de Colatina. A produção do café, a partir de então, ganha mais importância no município, pois se aproveitava também das grandes áreas desmatadas com a produção da madeira. Nas Figuras 18 e 19 das décadas de 1930 e 2000, respectivamente, pode-se observar o crescimento da cidade de Colatina, principalmente na margem norte do Rio Doce após a construção da ponte em 1928.



Figura 18: Foto da Ponte Florentino Avidos, na década de 1930, vista a partir da margem sul do Rio Doce. Fonte: Arquivo Público Municipal de Colatina.



Figura 19: Foto da Ponte Florentino Avidos, na década de 2000, vista a partir da margem sul do Rio Doce. Arquivo Público Municipal de Colatina.

#### **2.4. O desenvolvimento da produção cafeeira**

De acordo com Campos Júnior (2004, p. 26), “Colatina veio a ser o 13º maior município produtor de café do país no ano de 1947”. Essa boa situação econômica de produtora e comercializadora de café foi favorecida pela sua posição estratégica para o melhor acesso as terras produtoras.

Nesse período, Colatina teve um aumento significativo na produção do café (Figura 20). O município foi o maior produtor estadual a época e teve com isso destaque nacional.

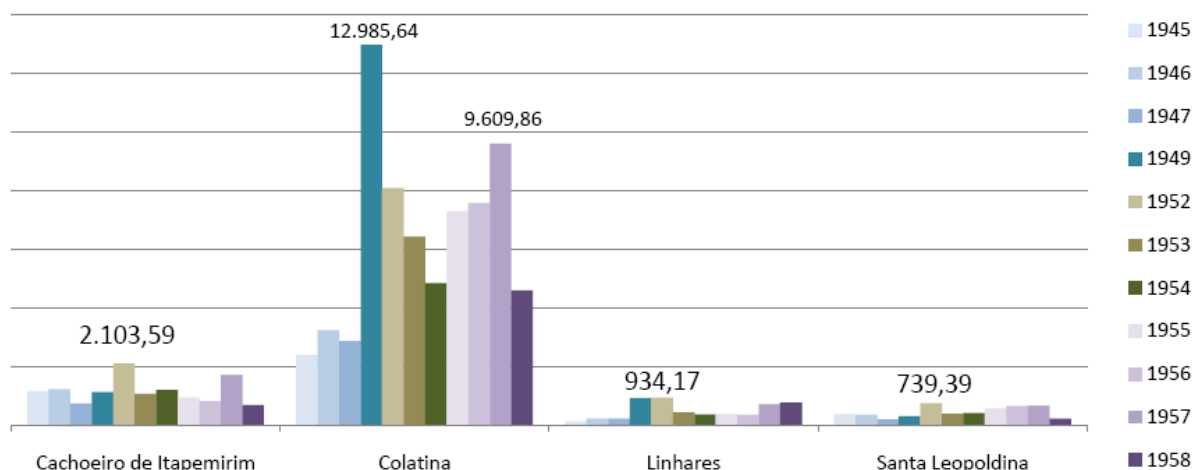


Figura 20: Gráfico demonstrativo da produção de café em 1.000 dólares americanos para municípios em estudo. Fonte: Luciana Caldas Gonçalves (2010).

A essa época, Colatina também foi proeminente no que diz respeito a produção industrial. Grande parte dos estabelecimentos de produção industrial do estado estava localizada em Cachoeiro do Itapemirim e Colatina (Figura 21). Na verdade esses dados refletem a pouca industrialização do Espírito Santo a época.

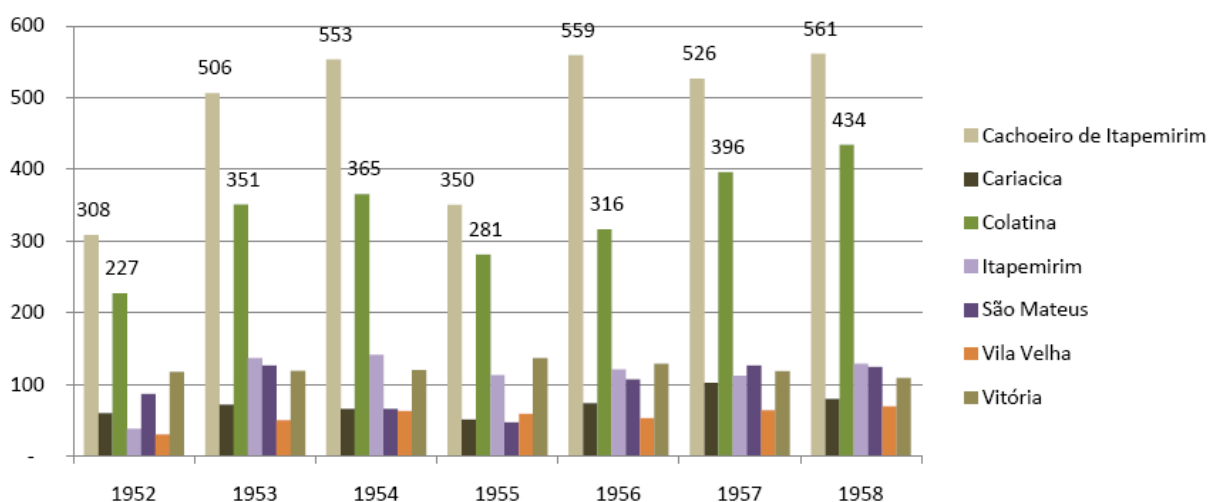


Figura 21: Gráfico demonstrativo do número de estabelecimentos da produção industrial para municípios. Fonte: Luciana Caldas Gonçalves (2010).

## **2.5. O impacto da crise do café em Colatina**

No entanto, na década de 1960 ocorre a chamada crise do café, deflagrada pelo excesso de produção e a queda nos preços internacionais do produto, porém esses não foram os únicos motivos para a crise no Espírito Santo. Além disso, de acordo com Campos Júnior (2004), o esgotamento das terras férteis e o modelo de produção familiar foram decisivos para a crise cafeeira capixaba.

A forma como o café era cultivado contribuiu para o esgotamento da fertilidade do solo. Alguns fatores contribuíram para isso: a realização de queimadas após a derrubada da mata; não eram utilizadas mudas selecionadas; e não eram respeitados os espaçamentos adequados para o plantio. Este procedimento contribuiu para a exaustão do solo e consequente, processos erosivos. O cultivo do café tornava-se assim antieconômico após quinze anos de utilização em um mesmo terreno.

Em razão da crise cafeeira a população rural migra para centros urbanos. A população migrou em grande quantidade para a Grande Vitória, para fora do estado e também para a cidade de Colatina, principal aglomerado urbano da região. Esse processo provoca o aumento da área urbana de Colatina (Figura 22). A população da cidade que era de 3.913 habitantes em 1940 cresceu para 26.757 habitantes em 1960<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> É necessário ressaltar que o grande aumento populacional das cidades brasileiras além da migração do campo para ocorre também pelo aumento da natalidade e da expectativa de vida.

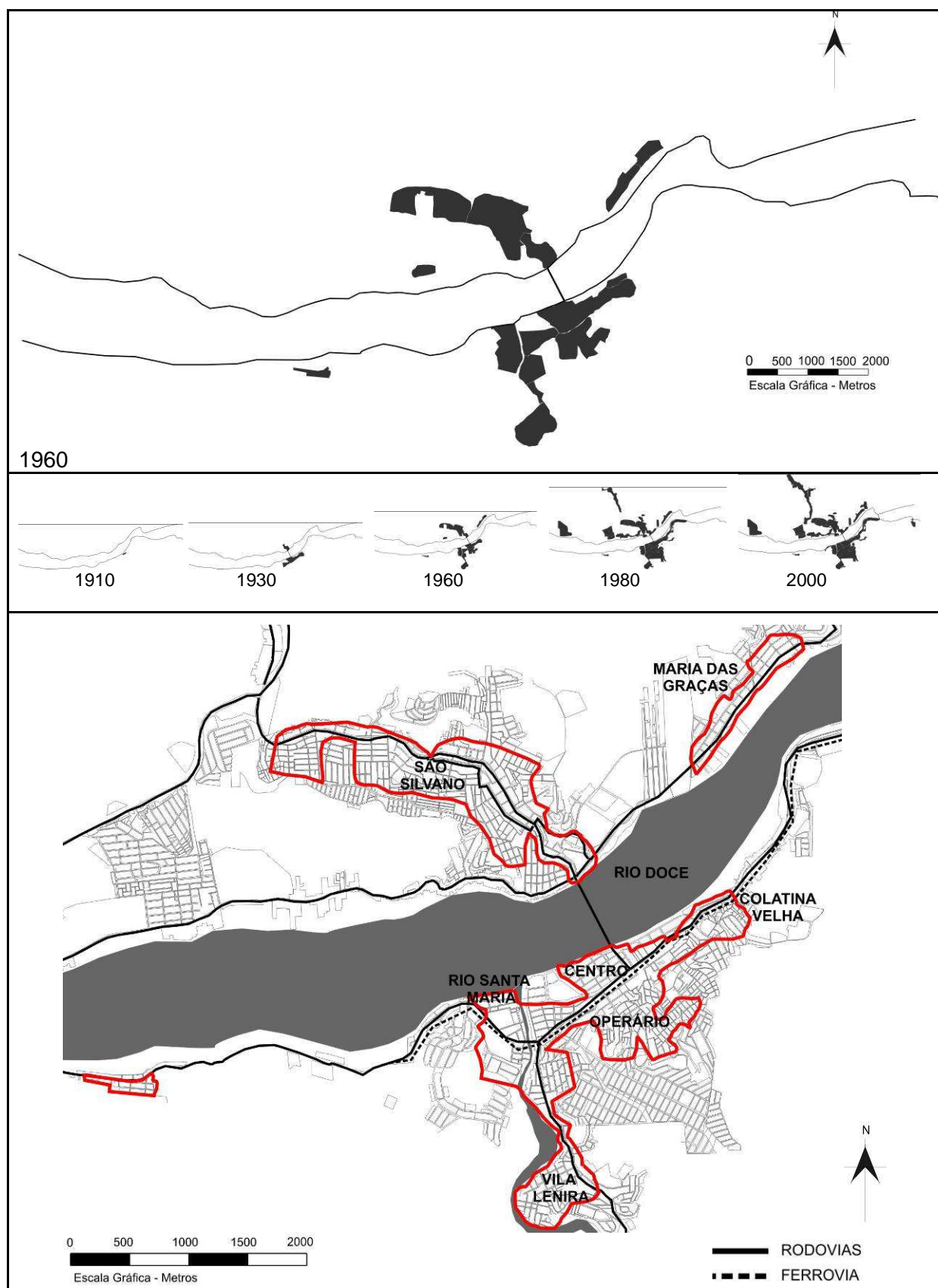


Figura 22: Evolução urbana de Colatina. Década de 1960. Elaboração Vivian Albani. Fonte de dados: PMC e Revista Nossa.



O crescimento urbano, entretanto, não ocorreu de forma qualitativa, pois a cidade não conseguiu absorver toda mão-de-obra excedente e, além disso, ocorre também um aumento da ocupação irregular. Grande parte dessa população vinda da agricultura constituiu moradia em pequenos lotes, muitas vezes, em locais com declividade bastante acentuada (Figura 23).

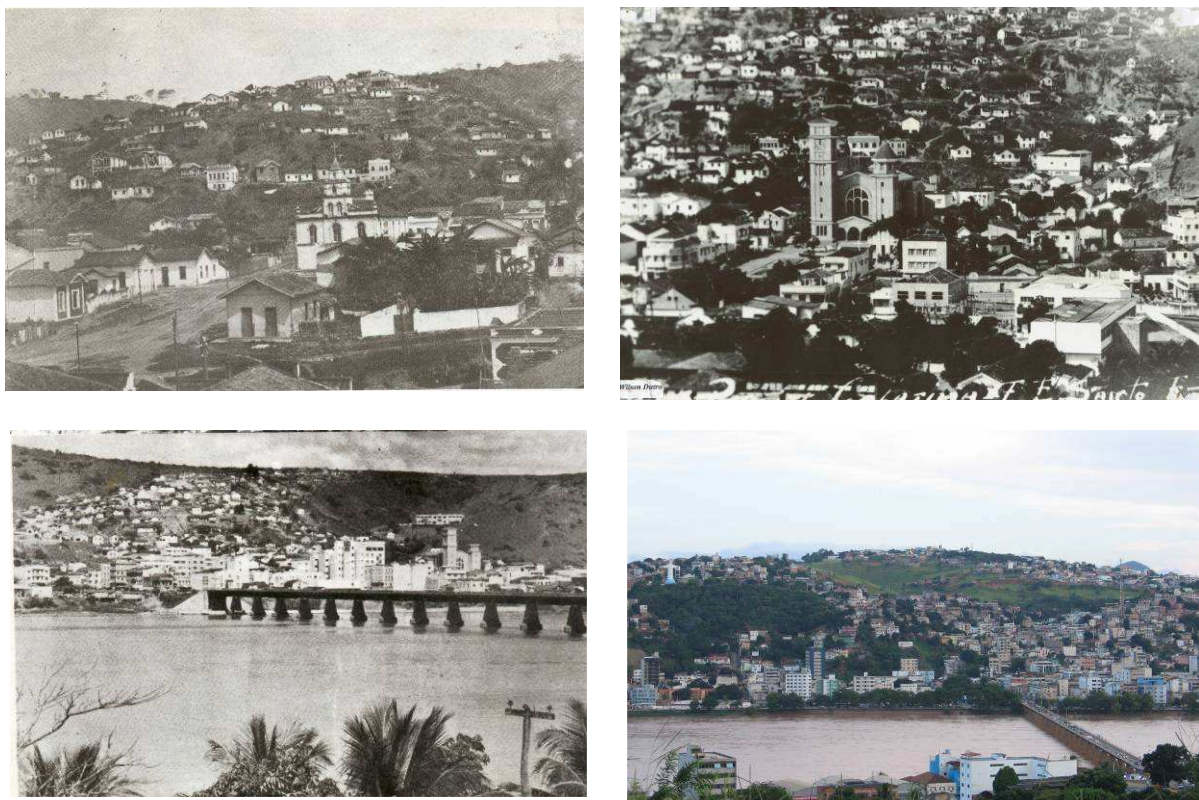


Figura 23: Ocupação dos morros da região central de Colatina. Fonte: Arquivo Público Municipal de Colatina.

O crescimento desordenado da cidade de Colatina ocasionou grandes problemas para a população e para sua gestão. Pelo fato de se localizar em um vale, entre o rio e o morro, a expansão urbana foi difícil. Por essa razão, não existe de maneira satisfatória a presença de áreas públicas para o lazer da população, tais como praças e parques.

De maneira geral, muitas cidades brasileiras receberam um grande incremento populacional nas últimas décadas do século XX. Esse crescimento foi acompanhado de um grande impacto social e ambiental que ampliou a desigualdade social.

A industrialização baseada em baixos salários, de acordo com Maricato (2008), determinou muito do ambiente a ser construído. A grande massa de trabalhadores não consegue construir suas casas de forma legal e adequada o que desenvolve os loteamentos ilegais e as favelas. Com a urbanização desigual brasileira, os processos de ocupação do solo urbano são marcados, segundo Maricato (2003) pelos loteamentos ilegais e as favelas.

“O loteamento ilegal e a favela são as alternativas mais comuns de moradia da maior parte da população urbana de baixa renda e média renda. Foi a ‘solução’ que o desenvolvimento urbano, no Brasil, deu para grande parte para os moradores das grandes cidades”. (MARICATO, 2003, p. 80).

A formação e o crescimento de muitas cidades brasileiras ocorreram, portanto, de forma que a sociedade brasileira urbanizou-se e modernizou-se, sem que a maioria da população tivesse acesso a essa modernização. O território brasileiro foi urbanizado e hoje mais de 160 milhões de pessoas vivem em área urbana (IBGE, 2010).

De acordo com dados coletados no Censo Demográfico de 2010, 6% dos brasileiros vivem em favelas. As ocupações com este perfil, em grande parte das vezes ilegal, é a forma encontrada por 11,4 milhões de pessoas para morar. Quase metade destas comunidades fica na região Sudeste do país. Em Colatina o Censo de 2010 identificou 5 aglomerados subnormais (favelas) e 3.979 pessoas morando nesses locais – 4,14% da população da cidade.

De acordo com Maricato (2008, p. 23), os problemas urbanos brasileiros “tem suas raízes muito firmes em cinco séculos de formação da sociedade brasileira, em especial a partir da privatização da terra (1850) e da emergência do trabalho livre (1888)”.

O processo de urbanização brasileira é relacionado diretamente com aumento das desigualdades sociais, principalmente nas regiões urbanas. Segundo Milton Santos (1993), a agricultura moderna possui uma tendência a repelir os moradores mais pobres para as áreas urbanas. A agricultura mais capitalizada possui grande parte de seus trabalhadores morando em regiões urbanas pobres.

Além da problemática habitacional na área central e o esvaziamento populacional rural, o crescimento do fluxo de automóveis na região central da cidade de Colatina, não dimensionada para o tráfego crescente, não suportou a coexistência com a

ferrovia que cruzava toda a região central (Figura 24). Em 1975 foi retirada a ferrovia do interior da cidade, levando os trens para uma variante pela região sul, longe do centro daquela época. A retirada dos trilhos visa, sobretudo, o alisamento do território (item 1.5).



Figura 24: Foto do trem cruzando o centro da cidade de Colatina até a década de 1970 e Avenida Getúlio Vargas em 2010. Fonte: Arquivo Público Municipal de Colatina e Vivian Albani.

Com a retirada das composições férreas do centro de Colatina, uma grande área onde situava o pátio dos trens e a estação foi doada pela então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), hoje Vale. Para essa área, estava prevista a construção de infraestrutura necessária para prover a população de espaços destinados ao lazer, esporte e cultura, além de projetar solução viária para o crescente tráfego de veículos (Figura 25).



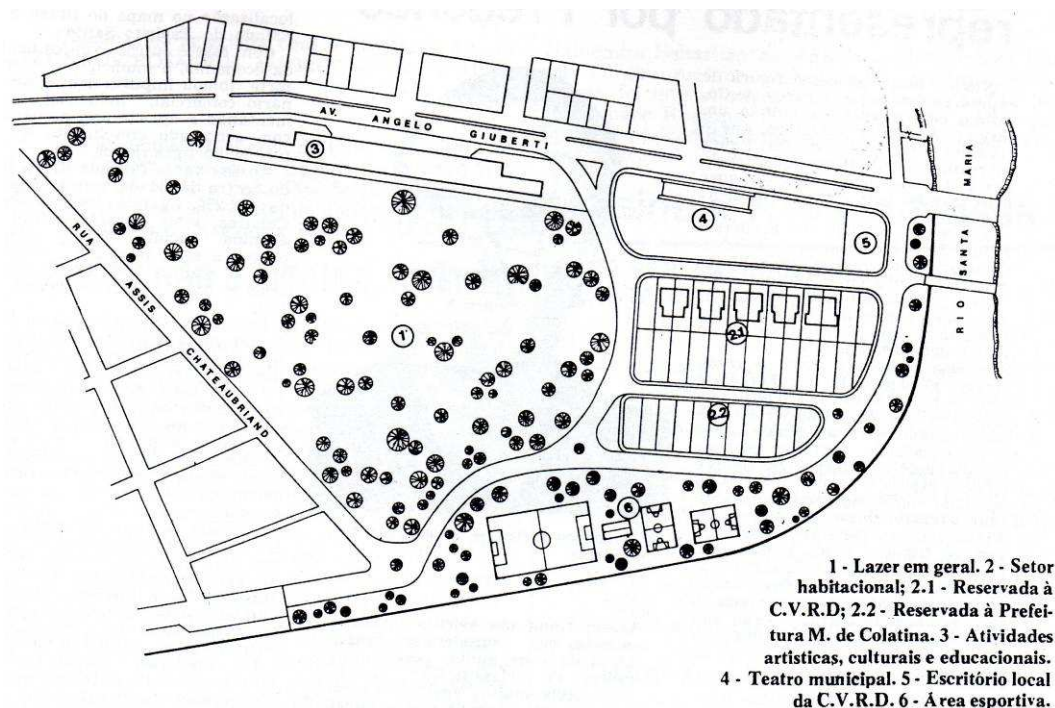


Figura 25: Projeto de ocupação da área doada pela CVRD onde situava a estação ferroviária e o pátio de trens. Fonte: Revista Nossa, n.º 17 de setembro de 1985.

No entanto, do Projeto acima pouco foi realizado e muitas alterações foram feitas. O antigo prédio da estação abriga hoje a Biblioteca Municipal, a Secretaria de Cultura e algumas atividades educacionais. O espaço possui também uma praça e um espaço aberto onde eventualmente é utilizado para eventos, públicos ou privados. Na área também foi construído um clube privado (SESC) e um Fórum (Figura 26).



Figura 26: Área cedida pela CVRD para a Prefeitura de Colatina, imagem aérea de 2010. Fonte: Google Earth. Acessado em 08 de janeiro de 2012.

Após o período de 1940 a 1960, descrito anteriormente, a população urbana ultrapassa a rural no município do Colatina. De acordo com a contagem populacional do IBGE, a população de Colatina tornou-se maioria urbana na década de 1970. Em 1960, 33,59% da população viviam na área urbana e 66,41% em áreas rurais. Na década de 1970, devido principalmente a migração do campo para a cidade, ocorre uma inversão, 50,46% da população passa a morar na cidade e 49,54% ainda permanece no campo.

Mas é na década de 1980, que essa situação consolida-se quando 61,05% da população já moram na área urbana. A população rural do município é de 43.500 habitantes, a urbana é de 68.176 habitantes e a da cidade de Colatina é de 61.120 habitantes na década de 1980, dados que indicam a tendência à concentração da população na sede municipal após a crise do café. Assim como o aumento populacional da sede a área urbana tem um considerável aumento nesse período (Figura 27).

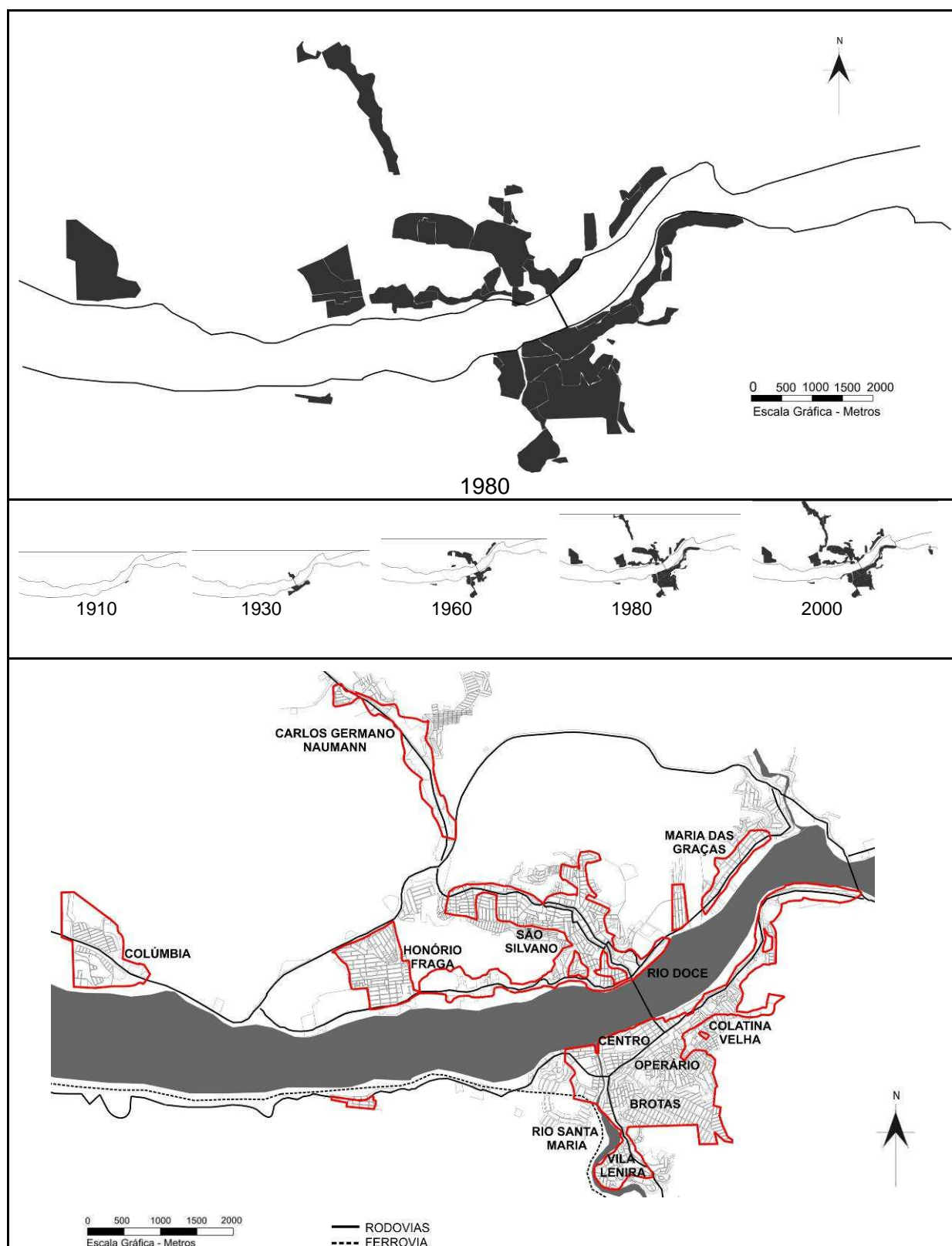


Figura 27: Evolução urbana de Colatina. Década de 1980. Elaboração Vivian Albani. Fonte de dados: PMC e Revista Nossa.

## **2.6. Rearranjo produtivo após a crise cafeeira**

Após a crise cafeeira, algumas atividades econômicas desenvolveram-se em Colatina. A pecuária foi impulsionada e ganhou forças pela ocupação das terras não mais produtivas pelo café. Com isso, algumas atividades derivadas da pecuária ganharam forças como frigoríficos e laticínios.

A indústria também começou a se desenvolver na cidade a essa época, principalmente nos setores de metal-mecânica – no fornecimento para o setor de laticínio e para o mercado da construção civil; no setor moveleiro - que aproveitou a estrutura de serrarias das antigas madeireiras; e no setor de vestuário. Os setores de comércio e serviços, entretanto, foram os que mais se desenvolveram na cidade devida, principalmente, à centralidade adquirida no auge da produção e comercialização do café.

“Colatina é hoje uma cidade em processo de industrialização e o mais importante centro regional do Estado de comércio atacadista e do café. Por conta de sua centralidade, possibilitou a polarização de uma imensa região cafeeira do Espírito Santo e parte de Minas.” (CAMPOS JUNIOR, 2004, p. 45).

Em Colatina, a centralidade e a polaridade confirmam-se pela convergência da malha rodoviária, que integra diversos municípios e regiões produtoras do norte do estado e parte de Minas Gerais. O município também busca tirar maior proveito de possuir em seu território parte da malha ferroviária que liga Vitória-Minas com a implantação do terminal de cargas intermodal, já comentado no capítulo 1, para o escoamento de rochas ornamentais e eucalipto.

Na década de 2000, já são 81% da população urbana no município de Colatina. O desenvolvimento da indústria e estabelecimento dos setores de comércio e serviços como principais atividades econômicas do município, tanto na geração de renda quanto na geração de emprego, faz com que a área urbana da cidade continue em expansão (Figura 28). A população da cidade é de 86.323 habitantes nesse período.

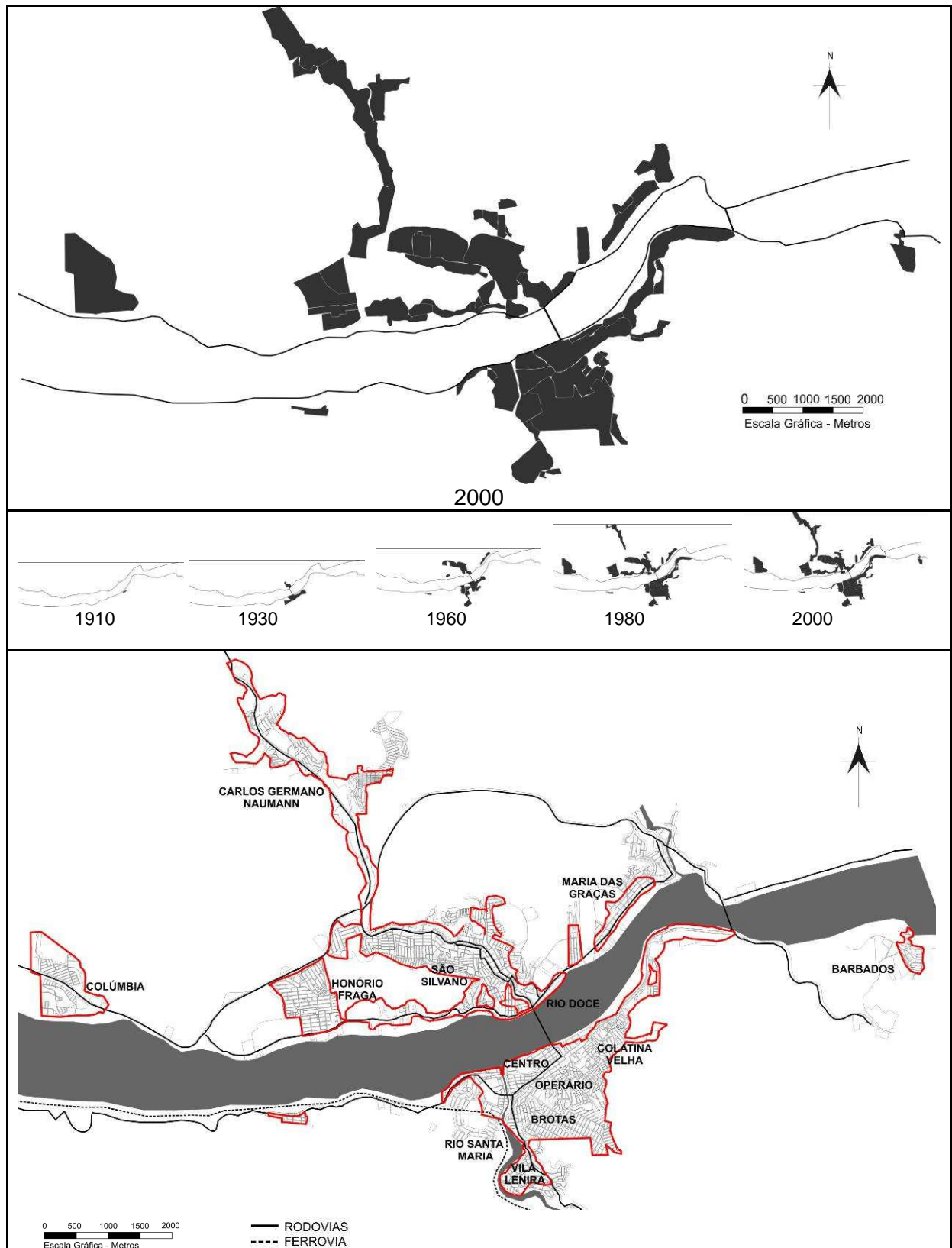


Figura 28: Evolução urbana de Colatina. Década de 2000. Elaboração Vivian Albani. Fonte de dados: PMC e Revista Nossa.



A crise do café, entretanto, não fez com que a produção e a comercialização do produto deixassem de ser atividades econômicas do município. Foi necessário uma “recomposição produtiva” (CAMPUS JUNIOR, 1994, p. 35) para que a atividade retornasse com importância.

De acordo com Campus Junior (1994), foi necessário alterar as relações de trabalho e incorporar o progresso técnico no processo de produção, diante da impossibilidade de se ocupar novas terras para o plantio, devido ao esgotamento das terras férteis. O governo por sua vez também contribuiu para essa recomposição, pois “difunde a assistência técnica; amplia a pesquisa para produção de mudas selecionadas mais resistentes e com maior produtividade; cria o sistema nacional de crédito rural para tornar mais acessível a incorporação de tecnologias ao cultivo” (CAMPUS JÚNIOR, 1994, p. 36).

Ainda segundo Campus Júnior (1994), o retorno do café em Colatina, e no Espírito Santo, com a utilização das novas técnicas de cultivo acontece em meados dos anos de 1970. A indústria teve pequeno desenvolvimento após a crise do café. Entretanto, o setor que mais cresceu e se tornou a base econômica do município até hoje é o setor terciário.

## **2.7. Crescimento demográfico e perda de território**

A população do município de Colatina, apesar do crescimento urbano e populacional de sua sede, que passou de 3.913 habitantes em 1940 para 96.074 habitantes em 2010, não apresenta significativo aumento nesse mesmo período. Para compreender esse fato, é necessário ressaltar que ocorreram muitos processos de emancipações de antigas vilas ou distritos nesse período. Processos que subtraíram o território e a população do município, mas não alterou a vitalidade urbana entre os municípios.

A partir do Quadro 1, que indica a dinâmica populacional da sede do município a partir dos anos de 1940 até os anos de 2010, é possível notar o aumento populacional da cidade. Já a partir do Quadro 2, que indica a dinâmica populacional do município, pode-se verificar a gradativa inversão do aumento da população

urbana e a diminuição da população rural, mas com um constante vai e vem no aumento e diminuição da população total municipal.

QUADRO 1	
ANO	POPULAÇÃO DA CIDADE
	ABSOLUTA
1940	3.913
1950	6.451
1960	26.757
1970	45.970
1980	61.120
1990	71.198
2000	86.323
2010	96.074

QUADRO 2						
ANO	POPULAÇÃO URBANA		POPULAÇÃO RURAL		POPULAÇÃO TOTAL	
	ABSOLUTA	%	ABSOLUTA	%	ABSOLUTA	%
1940	6.763	10,2	59.500	89,8	66.263	100,0
1950	8.825	8,8	91.612	91,2	100.437	100,0
1960	35.287	22,8	119.679	77,2	154.966	100,0
1970	54.300	50,5	53.300	49,5	107.600	100,0
1980	68.176	61,0	43.500	39,0	111.676	100,0
1990	77.522	72,6	29.323	27,4	106.845	100,0
2000	91.298	81,0	21.413	19,0	112.711	100,0
2010	98.395	88,0	13.393	12,0	111.788	100,0

Quadro 1: População da cidade de Colatina.

Quadro 2: População do município de Colatina.

Elaboração: Vivian Albani. Fontes: 1940 e 1950: TEIXEIRA (1974); 1960 a 2010: IBGE e IJSN.

Os dados dos Quadros 1 e 2 podem ser melhor compreendidos quando comparados ao Quadro 3, que mostra os desmembramentos de Colatina para a criação de outros municípios. A população da cidade de Colatina cresceu e com ela sua área urbana, mas, devido a diversos processos de emancipações municipais, a população total do município não aumenta, consideravelmente, desde a década de 1950.

QUADRO 3 - DESMEMBRAMENTOS DE MUNICÍPIOS		
ANO	MUNICÍPIO CRIADO	MUNICÍPIO DE ORIGEM
1935	Baixo Guandu	Colatina
1945	Linhares	Colatina
1963	Pancas	Colatina
1963	São Gabriel da Palha	Colatina
1979	Rio Bananal	Linhares
1980	Marilândia	Colatina
1988	Alto Rio Novo	Pancas
1988	Águia Branca	São Gabriel da Palha
1990	São Domingos do Norte	Colatina
1994	Sooretama	Linhares
1994	Vila Valério	São Gabriel da Palha e Linhares
1998	Governador Lindenberg	Colatina

Quadro 3: Emancipações de municípios de antigos distritos ou vilas que pertenciam ao município de Colatina. Elaboração: Vivian Albani. Fontes: TEIXEIRA (1974) e IBGE.

Os processos de emancipações políticas no Brasil, para a criação de novos municípios, são incentivados, na maioria das vezes, pelo descaso por parte da administração do município de origem; a existência de atividade econômica local relevante; a grande extensão territorial do município de origem; e o aumento da população local (BREMAEKER apud MAGALHÃES, 2007).

Os processos de emancipações políticas tiveram início na década de 1930, intensificou-se nas décadas de 1950 e 1960 e foi restringido pelos governos militares entre 1970 e 1980 (MAGALHÃES, 2007). A partir de 1988, com a Constituição Federal, os municípios passaram a ser considerados entes federativos desempenhando com isso um papel mais importante na administração pública brasileira.

A Constituição de 1988 possibilitou novas atribuições aos municípios como competências tributárias próprias e participação no produto da arrecadação de impostos da União e dos estados. As novas atribuições incentivaram as



emancipações a partir de então. “Desde 1985, a intensa criação e instalação de municípios no Brasil têm sido parte de um processo mais geral de descentralização.” (MAGALHÃES, 2007, p.13).

Colatina é um dos inúmeros municípios brasileiros que perderam território e população devido à generalização dos processos de desmembramentos. Como visto no item 2.1, o povoado conhecido como Barracão do Rio Santa Maria, localizado no atual bairro de Colatina Velha, foi elevado a vila de Colatina em 1899, pertencendo ao município de Linhares. Após a construção da estrada de ferro Vitória-Minas a vila de Colatina assumiu tamanha relevância que em 1907 passou a ser a sede do município de Linhares. Colatina torna-se município em 1921, compreendendo todo o território de Linhares, que passa a ser uma vila.

O município de Colatina então permanece com esse território até 1935, quando foi criado o município de Baixo Guandu (TEIXEIRA, 1974). A partir de então, sucessivos processos de desmembramentos acontecem fazendo com que a população do município de Colatina não aumentasse consideravelmente.

Na Figura 29 nota-se que Colatina teve seu território reconfigurado ao longo dos anos. Grande parte do grande território que já foi de Colatina, quase 1/4 das terras do Espírito Santo, foi se desmembrando e formando novos municípios.

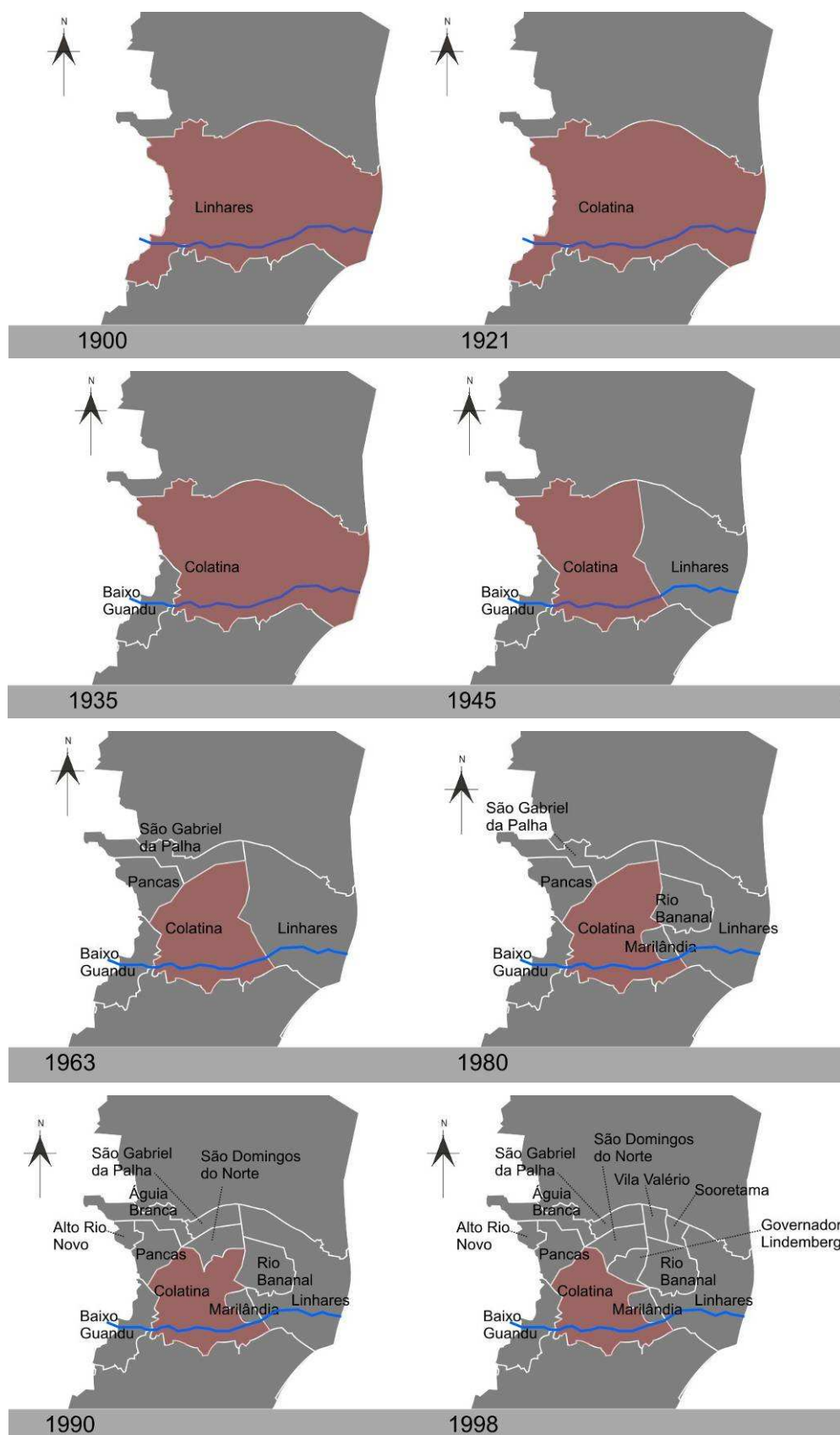


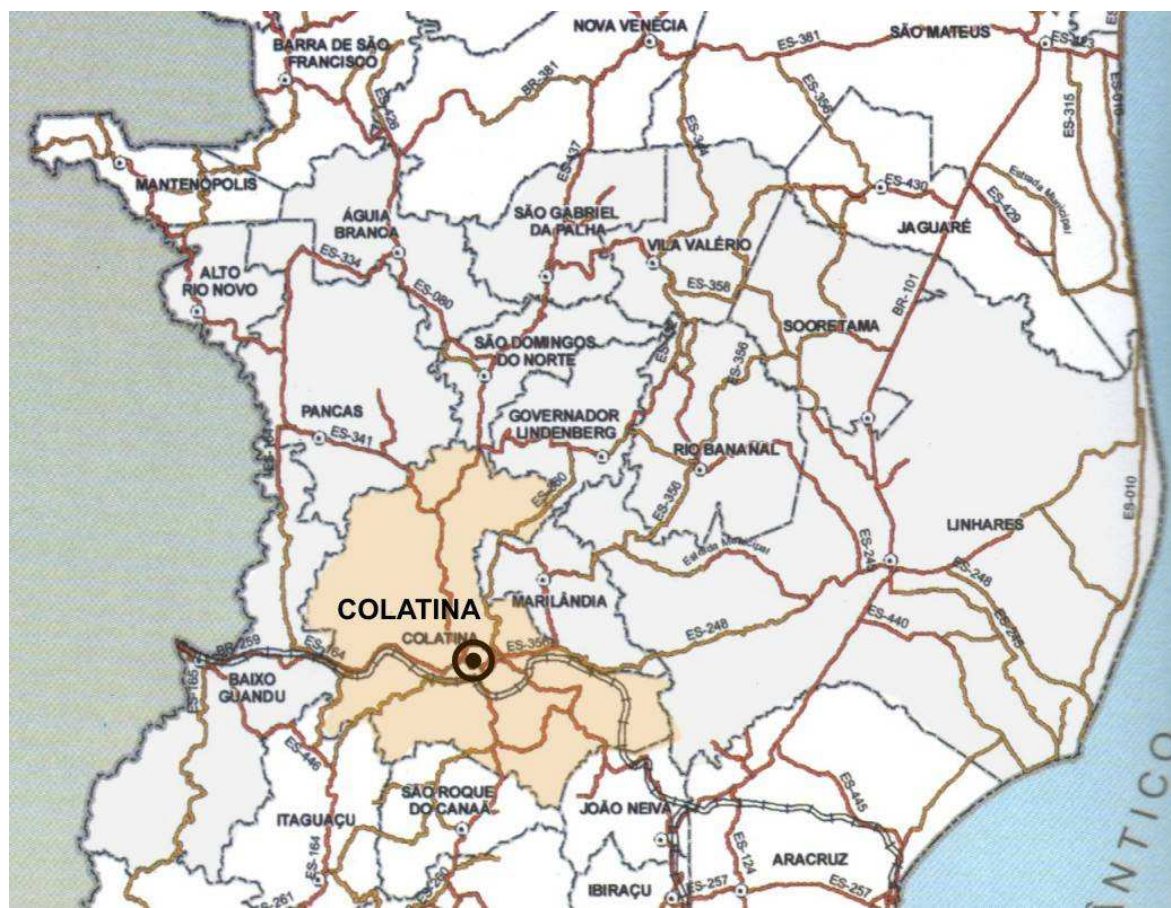
Figura 29: Desmembramentos de municípios de antigos distritos ou vilas que pertenciam ao município de Colatina a partir de 1921. Elaboração: Vivian Albani e Leandro Camatta de Assis. Fontes: CAMPUS JUNIOR (2004), TEIXEIRA (1974), IBGE.

A criação de novos municípios organizados a partir do desmembramento de Colatina ocasionou, em um primeiro momento, uma diminuição de área, população e renda para o município de origem. Porém, os novos municípios passam a constituir poderes locais que interagem diretamente com o município matriz, uma vez que é consequência da descentralização e do federalismo municipal o aumento dos recursos fiscais, além do fortalecimento das economias locais. Entende-se por poder local a composição de forças, ações e expressões organizativas no nível da comunidade, do município ou da micro-região.

A relação que Colatina mantém com grande parte dos municípios desmembrados de seu antigo território se aproxima de uma relação intraurbana. De acordo com Flávio Villaça (2001), a estruturação do espaço regional é dominada pelos deslocamentos de energia, informações, capital constante, mercadorias e até mesmo da força de trabalho. No entanto, para o autor, o espaço intraurbano vai além, ele é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho (deslocamentos casa x trabalho) seja enquanto consumidor (deslocamentos casa x compras, lazer, escola, etc.).

Colatina surge então como um pólo estruturador dessa relação que possui com os municípios vizinhos. Relação que advém da grande oferta comercial e de serviços que o município oferece e que é hoje uma relação regional, mas com grande potencial a se tornar intraurbana. Segundo Villaça (2001) as áreas comerciais e de serviços são as que geram e atraem maior quantidade de deslocamentos, pois nesses locais são acumulados os deslocamentos de força de trabalho e os de consumidores.

Associado a oferta de comércio e serviços, Colatina possui também uma confluência viária (Figura 30) que associada a uma boa oferta de transporte coletivo entre os municípios vizinhos assegura uma posição destaque para a polarização do espaço intraurbano.



#### LEGENDA

-  SEDE MUNICIPAL
-  FERROVIA
-  RODOVIA PAVIMENTADA
-  RODOVIA NÃO PAVIMENTADA
-  LIMITE MUNICIPAL
-  LIMITE ESTADUAL

Figura 30: Infraestrutura viária da região de Colatina e municípios vizinhos. Fonte: IJSN. Alterado pela autora.

A confluência viária reafirma a posição polarizadora de Colatina. Na hierarquia das Regiões de Influência do Espírito Santo (IJSN, 2011), Colatina mantém vínculo direto com sete centros locais<sup>9</sup>, enquanto que Linhares, município que foi menos desmembrado e que possui maior área, mantém apenas vínculo direto com dois centros locais.

<sup>9</sup> Centros locais são cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município. (IBGE)

Os deslocamentos humanos para o consumo em Colatina são importantes para a caracterização da cidade enquanto pólo. A cidade possui uma ampla oferta de serviços médicos, segundo IBGE (2010), são 93 estabelecimentos de saúde, o que representa a maior quantidade oferecida por uma cidade em toda a região norte do Espírito Santo, e a quinta maior oferta no estado.

O setor educacional, grande atrator populacional regional, também possui destaque, o município possui 2 Institutos Federais, 2 centros superiores de ensino e uma extensão da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Tal oferta proporciona também uma convergência para a cidade da população dos municípios vizinhos.

O arranjo produtivo de confecção é um dos grandes motivos de deslocamentos humanos para consumo que Colatina possui. O setor conta com 257 empresas formais que empregam 4.354 pessoas, dados relativos ao ano de 2001, segundo informação do Planejamento Estratégico Colatina Vale Mais (2005). A recente instalação (em 2011) de um shopping atacadista de vestuário na cidade, o maior do estado, reforça ainda mais o arranjo produtivo. Segundo o portal Gazeta online (2011) shopping atenderá cerca de 31.800 lojistas em um raio de aproximadamente 600 quilômetros.

A presença em Colatina de empresas de comércio atacadista também reforça a característica de cidade entreposto comercial. Dentre as empresas atacadistas presentes em Colatina, três delas estão entre as dez maiores do país (Colatina Vale Mais, 2005). Essas empresas representam grande parte dos produtos transportados e atendem clientes em todo mercado nacional.

Pode-se concluir então que, apesar da perda de população e território, a infraestrutura viária e as fortes relações comerciais e de serviços, que se aproximam de uma relação intraurbana, mantém a vitalidade urbana entre Colatina e os municípios da região que antes era território, em grande parte, pertencente ao município de Colatina.

### 3. TRAJETÓRIA DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA

Para compreender quais as tendências do crescimento da cidade de Colatina torna-se necessário a caracterização desse crescimento. Foi visto no capítulo 2 os fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que influenciaram no crescimento da cidade desde a sua formação. Agora será analisado como esses fatores condicionaram a forma e o direcionamento da expansão urbana.

A inserção da cidade no território, sua forma e sua organização se relaciona diretamente com os grupos sociais que a produzem e que nela vivem. Segundo Philippe Panerai (2006), a partir da leitura morfológica é possível revelar as práticas dos habitantes e a materialização dessas práticas no espaço construído. Para ele, entender o processo de crescimento urbano é fundamental para se ter uma apreensão global da aglomeração.

O estudo do estado atual da cidade nos revela apenas um instante transitório da sua evolução. Pois existem períodos de estabilidade, quando existe coesão interna de uma cidade e, momentos marcados por grandes ampliações, por grandes avanços no território (PANERAI, 2006). A análise do crescimento da cidade de Colatina foi realizada entre os períodos do início do seu surgimento, na década de 1900, até os dias atuais, com dados levantados até 2010. O estudo do processo da evolução urbana permite esclarecer os motivos da configuração atual. Para isso, o período analisado foi dividido em décadas a fim de se perceber a evolução do processo e quais as características do crescimento da cidade de cada momento.

Os dados para a análise de expansão urbana de Colatina tiveram como fonte: o Mapa de Evolução Urbana do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Colatina, Rio de Janeiro, 1981; os arquivos dos loteamentos aprovados na Prefeitura Municipal de Colatina, disponíveis na Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Apêndice 1); a entrevista com Engenheiro Civil da Prefeitura de Colatina desde 1978, Francisco Hermes Lopes e; a Revista Nossa, periódico local com editoria de Luiz Carlos Maduro - extinta atualmente - que relatava a história da cidade em algumas de suas edições.

A infraestrutura de rodovias e ferrovia muito contribuiu para o direcionamento do crescimento da cidade de Colatina. Na Figura 31 é possível perceber a urbanização direcionada ao longo das vias de acesso à cidade. As linhas de crescimento vão seguir, muitas vezes, o mesmo caminho que essas vias. Essa questão é pertinente em todas as etapas do crescimento da cidade e ela será discutida com maior profundidade nos itens 3.3 e 3.4.

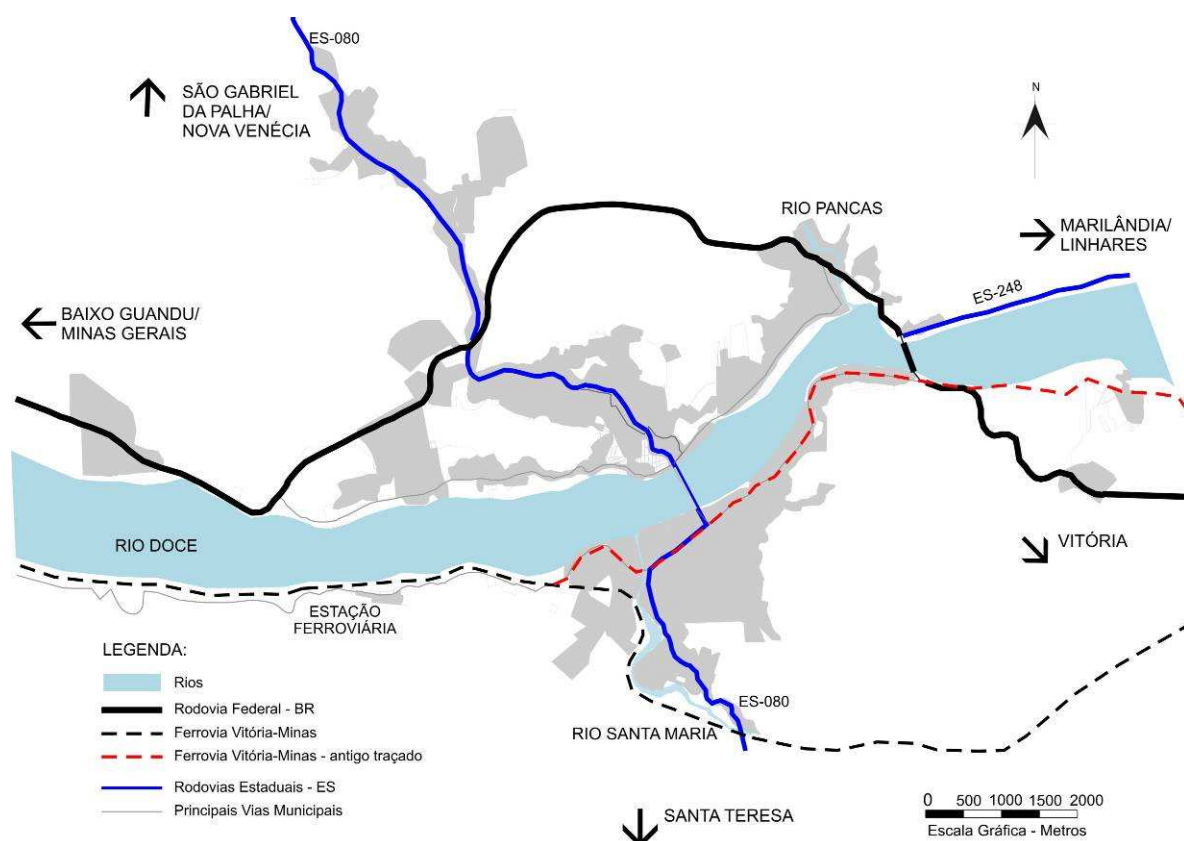


Figura 31: Localização das principais rodovias, ferrovia e rios que cortam a cidade de Colatina. Elaboração: Vivian Albani e Leandro Camatta de Assis. Fonte de Dados: IJSN, PMC e Google Earth.

### 3.1. Formação e início da urbanização de Colatina

A cidade de Colatina, como foi visto, teve seu núcleo inicial a localidade chamada Barracão do Rio Santa Maria (Figura 32). Próximo ao barracão – que era uma base do governo de apoio aos imigrantes – instalou-se residências, algum comércio, a primeira igreja da cidade, configurando-se assim o núcleo inicial. Esse local, onde



hoje se situa o bairro Colatina Velha, pode ser considerado o primeiro pólo de crescimento da cidade.

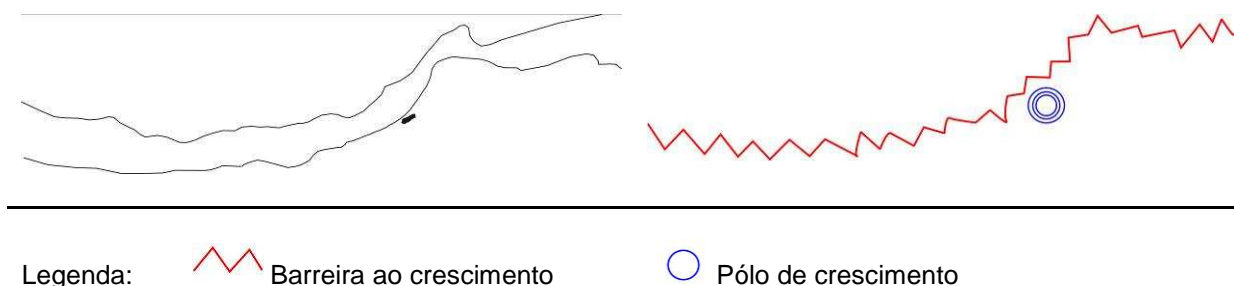


Figura 32: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1900 a 1910. Elaboração: Vivian Albani.

O pólo de crescimento, de acordo com Panerai (2006), é a origem, a aglomeração que iniciou o crescimento e também a referência do crescimento, pois organiza a formação do tecido e os crescimentos secundários. Muitas vezes, o pólo é o centro inicial da evolução da aglomeração, mesmo que outros pólos possam surgir no processo de crescimento.

A origem do pólo ocorre, muitas vezes, em lugares de passagem obrigatórios como um cruzamento ou uma ponte. Ou ainda locais atrativos como igrejas ou locais de atividades comerciais ligadas ao tráfego na estrada, como os postos de gasolina. Independente da origem, o pólo fica marcado no tecido urbano “como um lugar singular, um local de concentração que indica acumulação histórica, o valor comercial, a carga simbólica” (PANERAI, 2006, p. 62).

Em Colatina, o pólo de crescimento surgiu no ponto de apoio aos imigrantes que chegaram para ocupar as terras da região. O barracão localiza-se na margem sul do Rio Doce, pois era pelo sul que a maior parte dos imigrantes chegou para a ocupação das terras do município. Esse pólo definiu a formação e a urbanização da vila de Colatina.

O Rio Doce, a essa época, constituía uma barreira ao crescimento, um obstáculo a ocupação do lado norte do rio. Essa barreira dava-se pela ausência de pontes de ligação entre as duas margens e pela grande extensão do leito do rio, que dificultava a rápida navegação. Além disso, vale lembrar que a porção norte do rio era habitada por índios Botocudos, hostis à ocupação.



A barreira e o limite de crescimento são elementos da estrutura urbana que contêm a expansão de acordo com Panerai (2006). O limite de crescimento é um obstáculo a um crescimento linear que impede a extensão. Esse obstáculo pode ser um limite por um tempo e ser ultrapassado em um determinado momento, podendo-se transformar em um pólo. Eles podem ser obstáculos “naturais” ou obstáculos “construídos”. Pode constituir limite que contém ou impede o crescimento uma ponte, um cruzamento, uma rótula, a entrada da cidade, um monumento, um cemitério, uma estação ferroviária ou uma fazenda.

Já a barreira ao crescimento é um obstáculo que contém o crescimento do tecido urbano por uma soma de crescimentos lineares. Pode ser um obstáculo geográfico como um relevo, um curso d’água, um lago, uma reserva natural, etc; ou um obstáculo construído como uma muralha, um canal, uma rodovia, uma ferrovia, uma grande propriedade, etc. É importante ressaltar que um limite ou uma barreira quando transpostos podem modificar o direcionamento do crescimento.

“[...] um mesmo elemento, dependendo de sua localização na aglomeração e do estágio de desenvolvimento desta, pode tanto induzir quanto bloquear o crescimento. Como nenhuma situação é estável, a não ser por um período determinado, um elemento pode findar por desempenhar papéis sucessivos, transformando-se ao longo de um processo completo de crescimento.”  
(PANERAI, 2006, p. 67)

No caso de Colatina, o Rio Doce limitava a ocupação urbana inicialmente à porção sul. Essa ocupação ocorreu paralela à margem sul do rio definindo uma linha de crescimento (Figura 33).

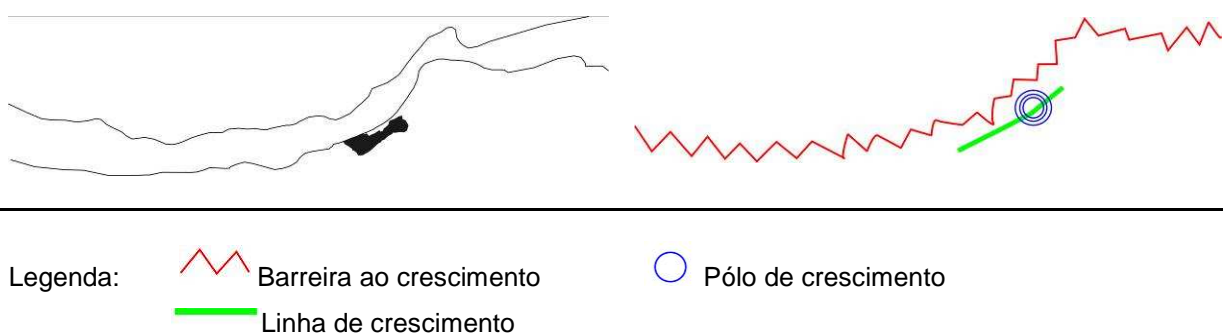


Figura 33: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1910 a 1920. Elaboração: Vivian Albani.

Assim como o pólo de crescimento, a linha de crescimento, segundo Panerai (2006), é uma estrutura física da cidade que expande o crescimento urbano. A linha de crescimento é o suporte do crescimento que se faz em uma direção. Uma estrada ao longo da qual a aglomeração cresce e se transforma em rua ou avenida é um exemplo de linha de crescimento. Além da estrada pode desempenhar o mesmo papel um córrego, um canal, uma ferrovia, uma autoestrada, um eixo monumental, etc. As linhas de crescimento podem ser naturais – presentes no território antes da urbanização – ou artificiais – elementos construídos no início de uma fase de expansão.

A determinação das linhas de crescimento não pode ficar limitada ao estudo do traçado geométrico, ela depende também de tensões em diferentes escalas que variam com o tempo. O crescimento de algumas cidades situadas junto a estradas, por exemplo, é maior no sentido de um grande centro. No caso de Colatina, o crescimento urbano<sup>10</sup> segue uma linha de crescimento no sentido da região norte do estado à capital, Vitória, ao longo da ES-080 e da BR-259.

O papel da linha de crescimento, no interior da rede urbana, não é apenas de fornecer um traçado sobre o qual irão se alinhar os elementos urbanos, mas também de ordenar o tecido urbano em suas laterais, de regular os crescimentos secundários e os adensamentos, em suma, de prover uma estrutura urbana (PANERAI, 2006).

A partir do pólo, em Colatina Velha (Figura 34), o crescimento é contínuo em direção ao Rio Santa Maria e à estação ferroviária, ocupando as áreas mais planas próximas ao Rio Doce. A estrada de ferro Vitória-Minas, construída 1906, colaborou para definição dessa linha de crescimento paralela ao rio. Essa linha, posteriormente, definiu a principal avenida da cidade, a Avenida Getúlio Vargas situada no Centro (Figura 34).

---

<sup>10</sup> O crescimento urbano de Colatina também possui outras características que não apenas a do crescimento linear no sentido ao grande centro. As demais especificidades de seu crescimento serão abordadas depois.

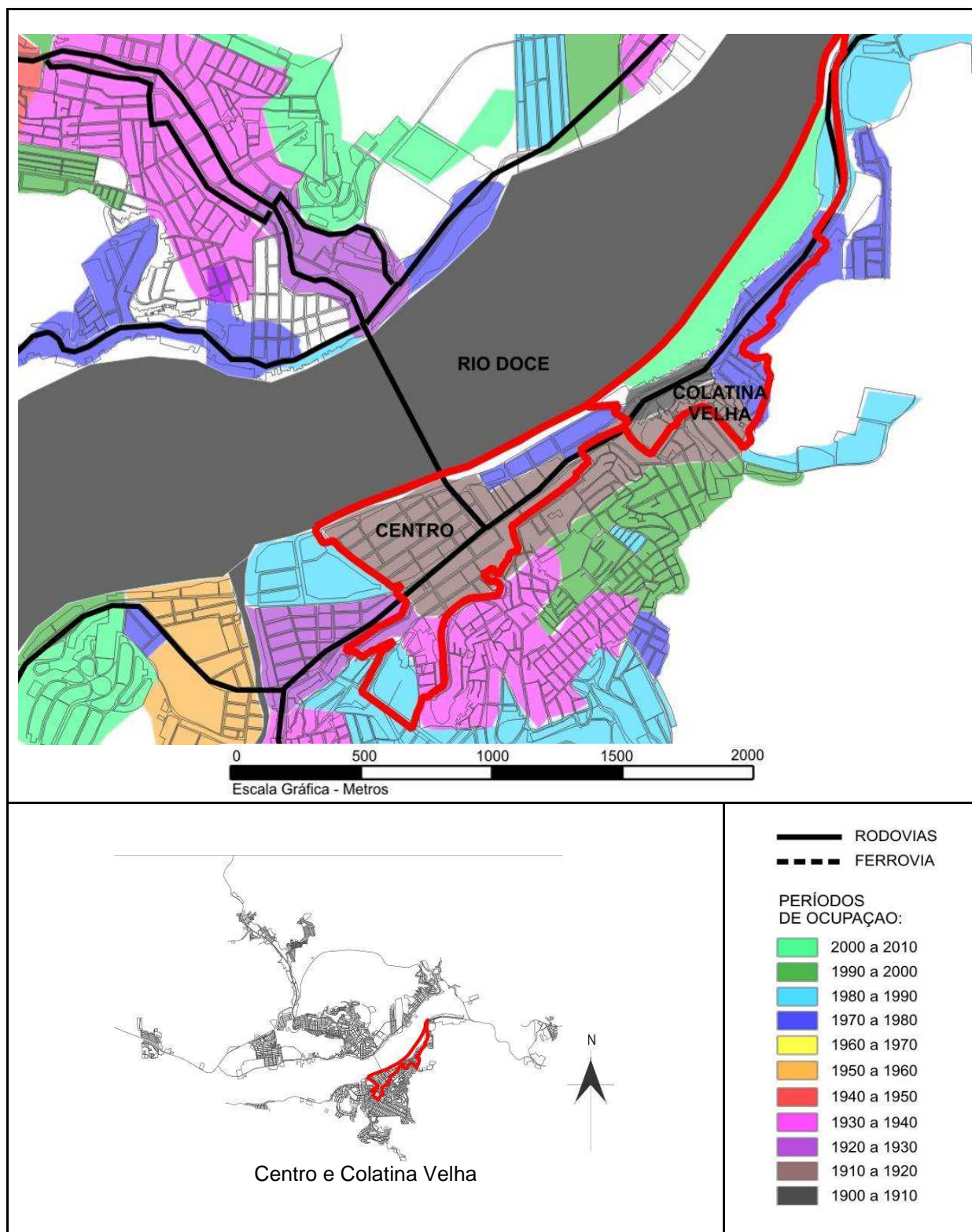


Figura 34: Aproximação e localização do bairro Colatina Velha e do Centro. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

O crescimento contínuo, para Panerai (2006) é caracterizado pelo crescimento da aglomeração pelo prolongamento direto de porções urbanas já construídas. A

aglomeração urbana apresenta-se como um todo cujo centro antigo constitui o pólo principal.

Nessa principal avenida intensificou-se o povoamento e o surgimento de edifícios comerciais que atendiam principalmente aos colonos imigrantes italianos e alemães. Os equipamentos públicos também foram construídos nesse local, como a prefeitura, o fórum da comarca e a cadeia pública. (MADURO, 1984).

### 3.2. Transposição de barreira ao crescimento e o surgimento de um segundo pólo

A construção da ponte Florentino Avidos sobre o Rio Doce, em 1928, constituiu uma transposição de barreira ao crescimento (Figura 35). Ocorreu, com isso, uma mudança no direcionamento do crescimento com o surgimento de um novo pólo, de caráter secundário na margem norte do rio.

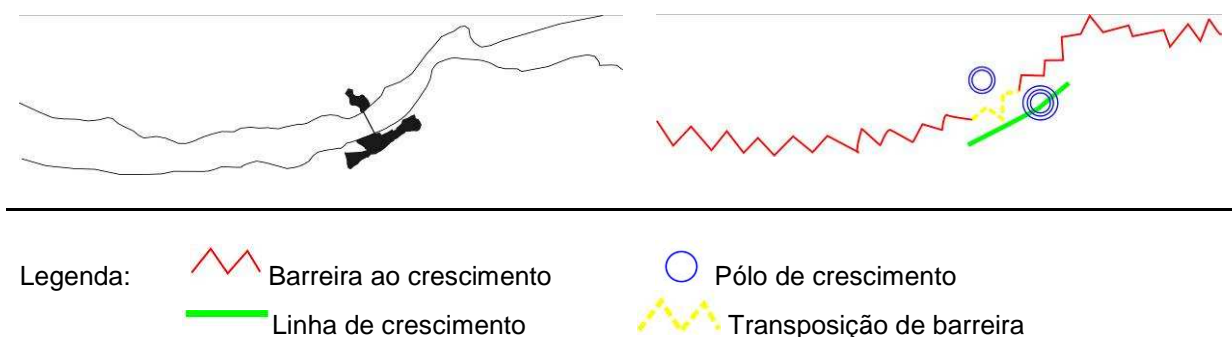


Figura 35: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1920 a 1930. Elaboração: Vivian Albani.

A transposição de barreiras ou de limites registra uma etapa importante na evolução da aglomeração. Muitas vezes, a transposição modifica o traçado geométrico: a continuidade da trama viária ocorre apenas nas grandes artérias que são prolongadas. Os elementos ordenadores podem não ser os mesmos de um lado e do outro da barreira, e a sua transposição acarreta uma alteração no modo de crescimento (PANERAI, 2006).

Essas modificações, de acordo com Panerai (2006, p. 71), afetam a estrutura física da cidade e “pressupõem que a cada etapa do desenvolvimento econômico e

demográfico de uma aglomeração corresponda uma adaptação morfológica”. Para ele, essas intervenções urbanas são ou devem ser acompanhadas de um controle urbano que gerencie o controle fundiário para atuar no conjunto da aglomeração.

A extensão da aglomeração com a transposição pode não ocorrer de maneira contínua, mas a partir de pólos externos, com o desenvolvimento de núcleos pré-existentes ou o surgimento de novos núcleos. Em Colatina, a transposição da barreira imposta pelo Rio Doce contribuiu para o surgimento de um segundo pólo de crescimento, na região do atual bairro de São Silvano (Figura 36).

Antes da construção da ponte, a travessia do Rio Doce era somente feita de canoa e, de acordo com Maduro (1987), o trajeto tinha duração de mais de uma hora. A região as margens norte do rio era chamada de Francilvânia e possuía algumas fazendas onde habitavam poucos colonos. Aos poucos, após a construção da ponte, os fazendeiros foram vendendo suas terras para a implantação de loteamentos.



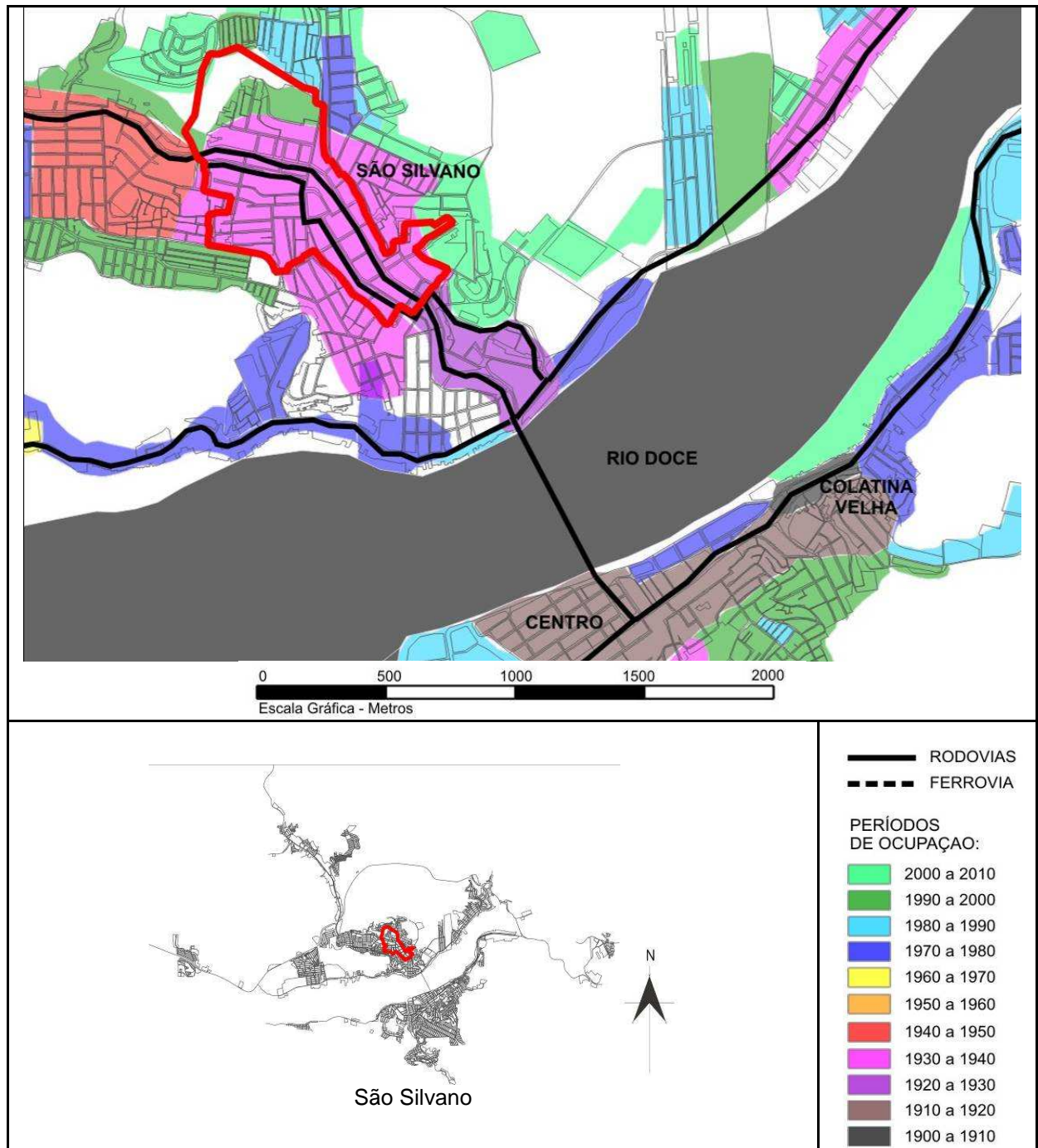


Figura 36: Aproximação e localização do bairro São Silvano. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

### 3.3. Crescimento orientado pelas vias de transporte

Entre 1930 e 1940 (Figura 37), é possível perceber a formação de outras linhas de crescimento na cidade. Na margem sul do rio, a partir do pólo principal, parte a linha de crescimento que chega às margens do Rio Santa Maria e segue em direção a

Rodovia ES-080 que liga Colatina ao município de Santa Tereza. Essa linha também segue as áreas mais planas das margens do rio.

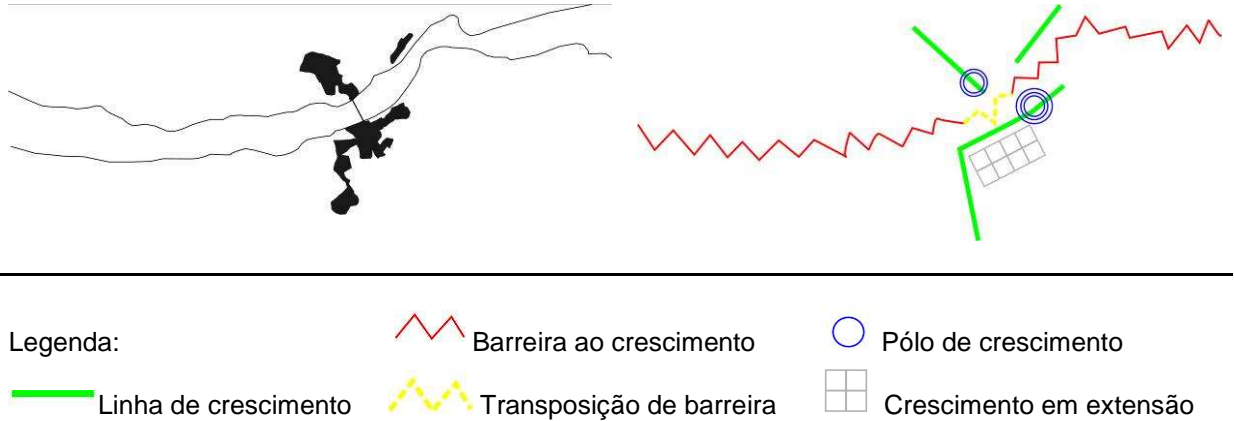


Figura 37: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1930 a 1940. Elaboração: Vivian Albani.

Essa linha de crescimento é formada pelo surgimento dos bairros de Vila Lenira, Maria Ismênia e Vila Nova (Figura 38). Essa região foi povoada graças à mudança dos descendentes de italianos que se deslocaram das margens do Rio Santa Maria, vindos do município de Santa Tereza, para residirem mais próximo da cidade de Colatina. Esse local constituía uma grande colônia agrícola até a década de 1940, quando uma das propriedades, onde hoje é o bairro Vila Lenira, foi loteada. (MADURO, 1988).

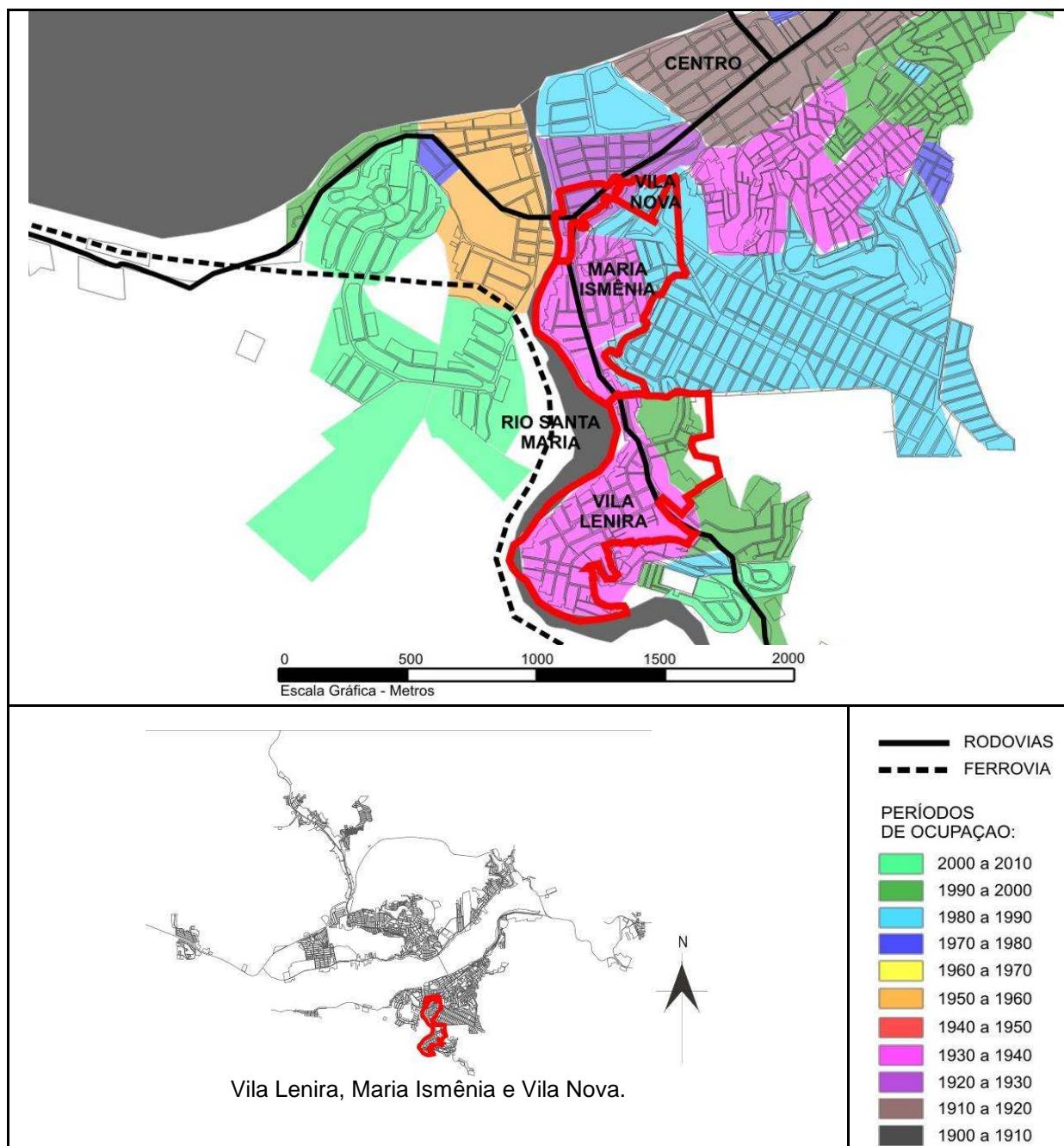


Figura 38: Aproximação e localização dos bairros Vila Lenira, Maria Ismênia e Vila Nova. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

A partir da década de 1930, após a construção da ponte, inicia-se a urbanização da porção norte do rio. Uma linha de crescimento surge perpendicular ao rio, seguindo em direção a rodovia que liga a municípios do norte do estado, como São Gabriel da Palha e Nova Venécia (ES-080), e a Minas Gerais (BR-259). Essa linha de crescimento segue a Avenida Sílvio Avidos que hoje corta diversos bairros na margem norte do rio e segue no trecho mais plano do terreno, em um vale.



Após a construção da ponte, Colatina tornou-se a principal ligação da região sul e norte do estado. Essa situação durou até a construção da ponte Getúlio Vargas em Linhares sobre o Rio Doce, em 1954.

Inicia-se também, nesse período, o povoamento paralelo ao Rio Doce, onde hoje se localiza o bairro Maria das Graças, dando início a outra linha de crescimento. Esse bairro também foi criado a partir do loteamento de algumas fazendas. Essa linha de crescimento abriga a rodovia ES-248 que liga o município de Colatina aos municípios de Marilândia e Linhares.

O crescimento de 1930 a 1940 pode ser considerado contínuo. Nesse período, próximo ao pólo inicial e ao centro da cidade é possível notar o surgimento de ruas paralelas a principal avenida e o surgimento do bairro Operário (Figura 39) – que cresce a partir de um loteamento em um terreno baldio que servia de pasto para animais da prefeitura (MADURO, 1988). Esse crescimento da região central da cidade caracteriza-se um crescimento em extensão.

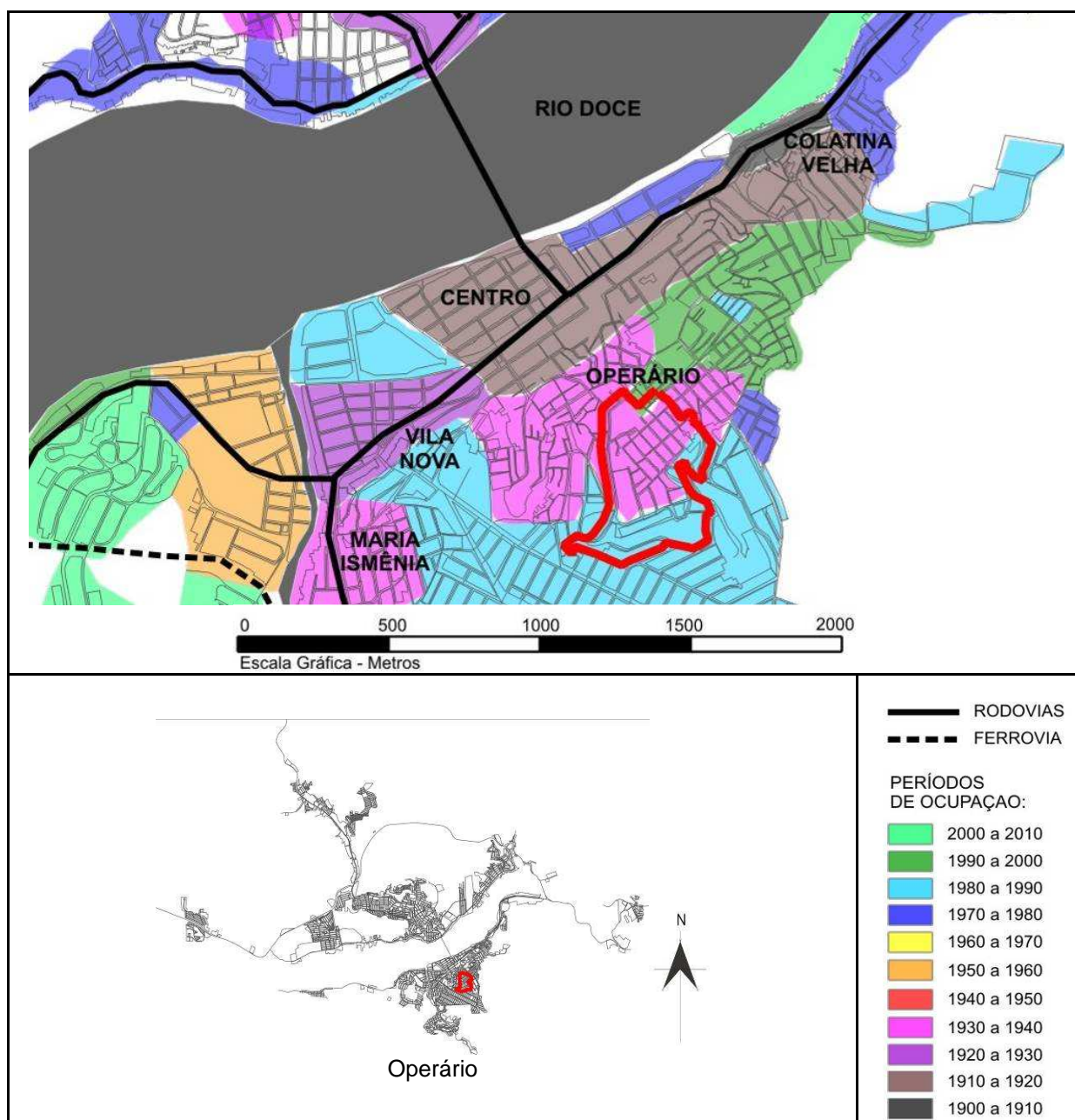
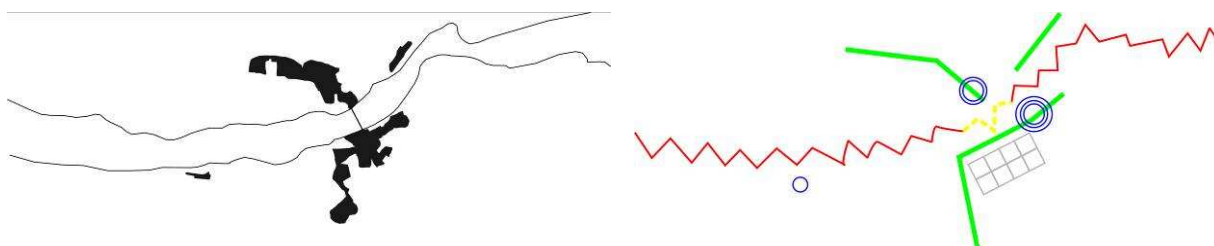


Figura 39: Aproximação e localização do bairro Operário. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

O crescimento em extensão, para Panerai (2006), ocorre mediante a combinação de várias linhas e várias direções. É uma análise que aprofunda mais na complexidade do tecido urbano, pois um pólo pode ser a origem de um crescimento multidirecional, composto por diversas linhas e as linhas formam uma hierarquia entre o eixo principal e linhas secundárias, que surgem no processo de crescimento.

No período de 1940 a 1950 (Figura 40), entretanto, ocorre uma pequena descontinuidade no crescimento da cidade devido à implantação do loteamento do bairro Luiz Iglesias em uma propriedade próxima a estação ferroviária. A

implantação desse loteamento fez surgir um novo pólo, em menor escala, pois não possui tantos atrativos para a população e até hoje constitui um pequeno bairro. A atração nesse caso é a proximidade com a estação ferroviária, mas se localiza longe da malha urbana já estabelecida.



Legenda:

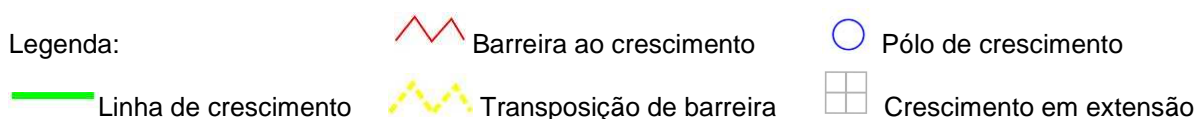
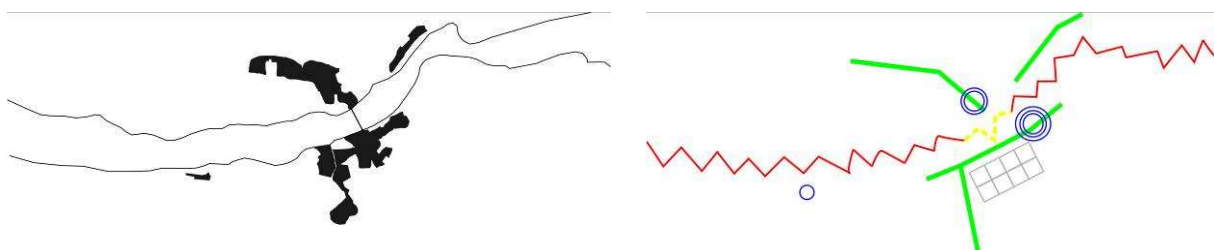


Figura 40: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1940 a 1950. Elaboração: Vivian Albani.

O crescimento no próximo período, de 1950 a 1960 (Figura 41), foi pouco significativo. É possível perceber que a linha de crescimento da margem sul, paralela ao rio, ultrapassa o Rio Santa Maria nas porções mais planas. Esse crescimento em direção ao bairro Julio Iglesias (Figura 42), entretanto, não terá um avanço considerável nas próximas décadas.



Legenda:

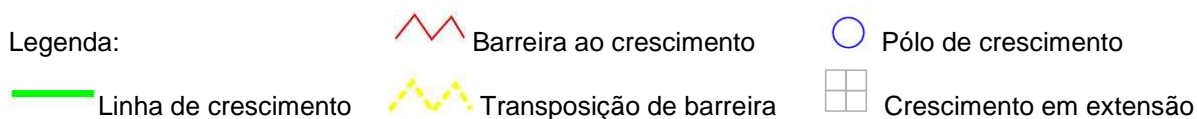


Figura 41: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1950 a 1960. Elaboração: Vivian Albani.

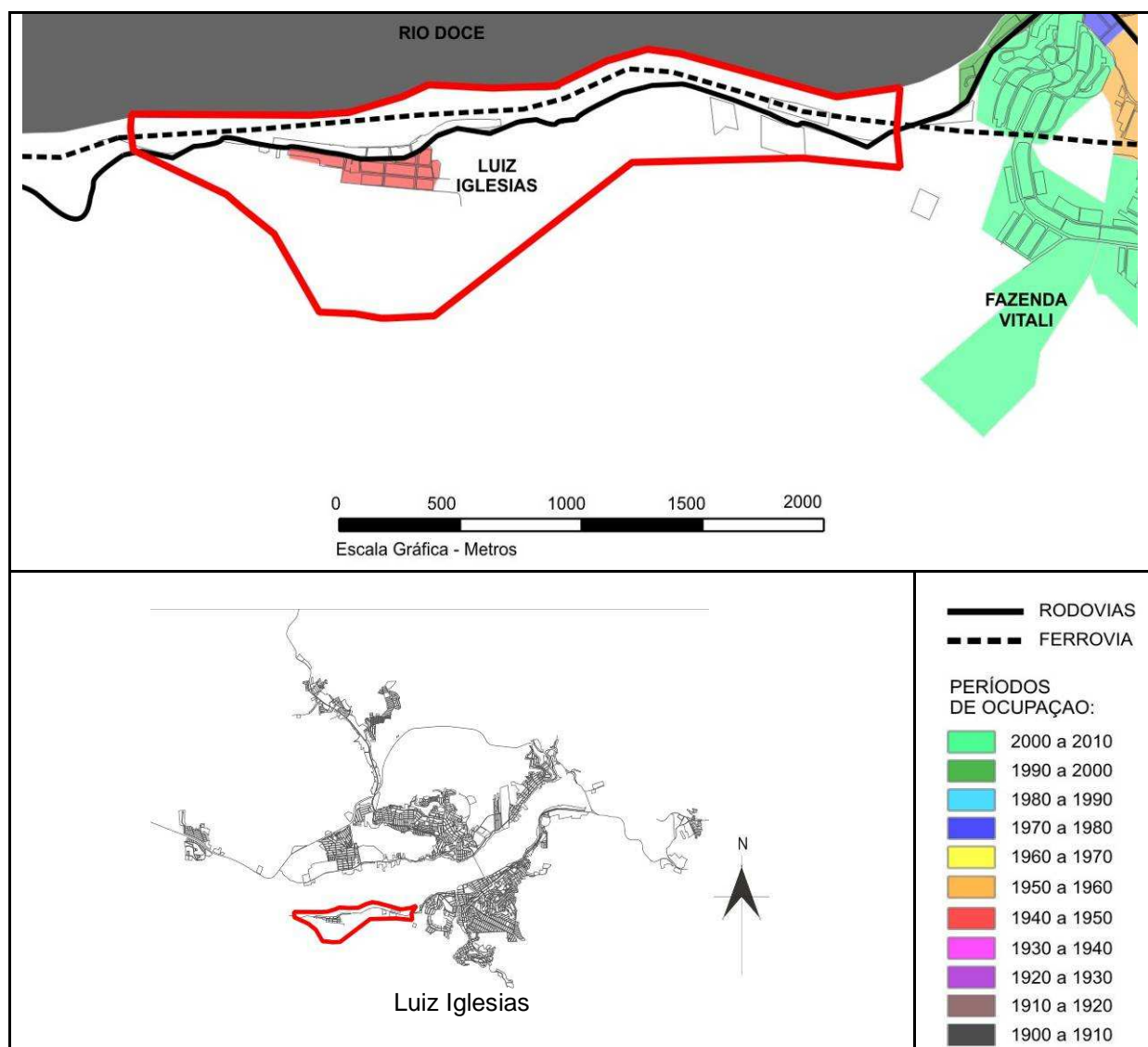


Figura 42: Aproximação e localização do bairro Luiz Iglesias. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

Na Figura 43, a sobreposição das fotos antigas da cidade com as linhas de crescimento demonstra o direcionamento da expansão urbana de Colatina orientado pelas vias de transporte.

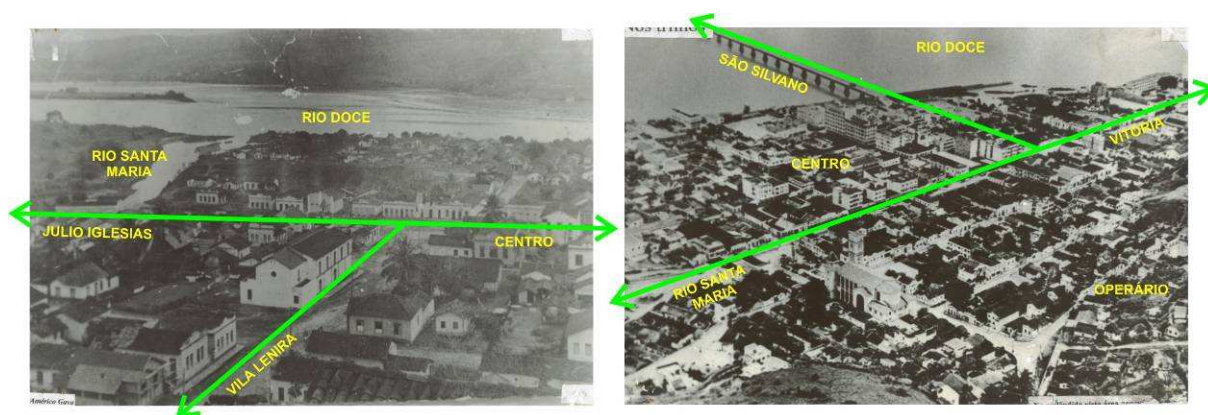
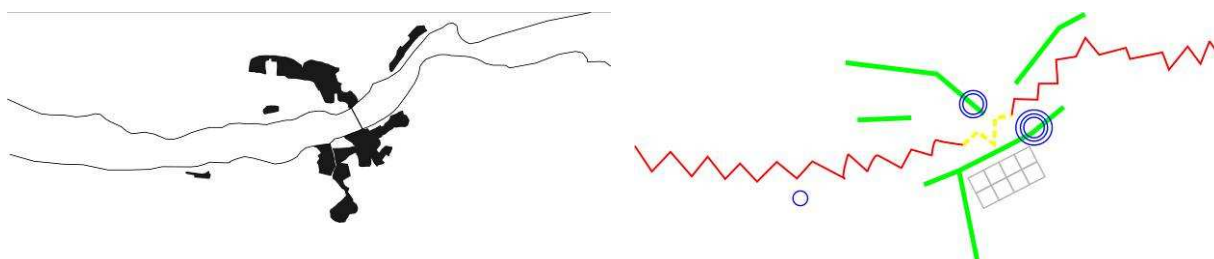


Figura 43: Sobreposição de fotos antigas e linhas de crescimento em Colatina. Fonte: Arquivo Público Municipal de Colatina. Alterado pela autora.

O crescimento também é pouco significativo entre as décadas de 1960 e 1970 (Figura 44). Contudo, o surgimento do bairro Honório Fraga (Figura 45), ainda que um pouco distante do bairro Maria das Graças (Figura 46), amplia a linha de crescimento paralela ao Rio Doce na sua margem norte.



Legenda:

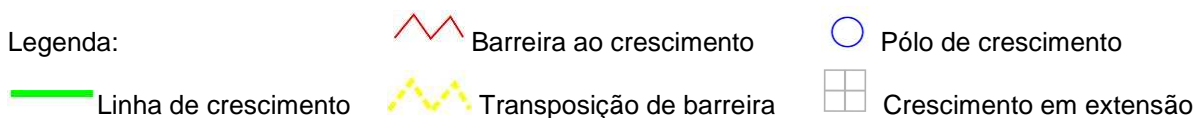


Figura 44: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1960 a 1970. Elaboração: Vivian Albani.



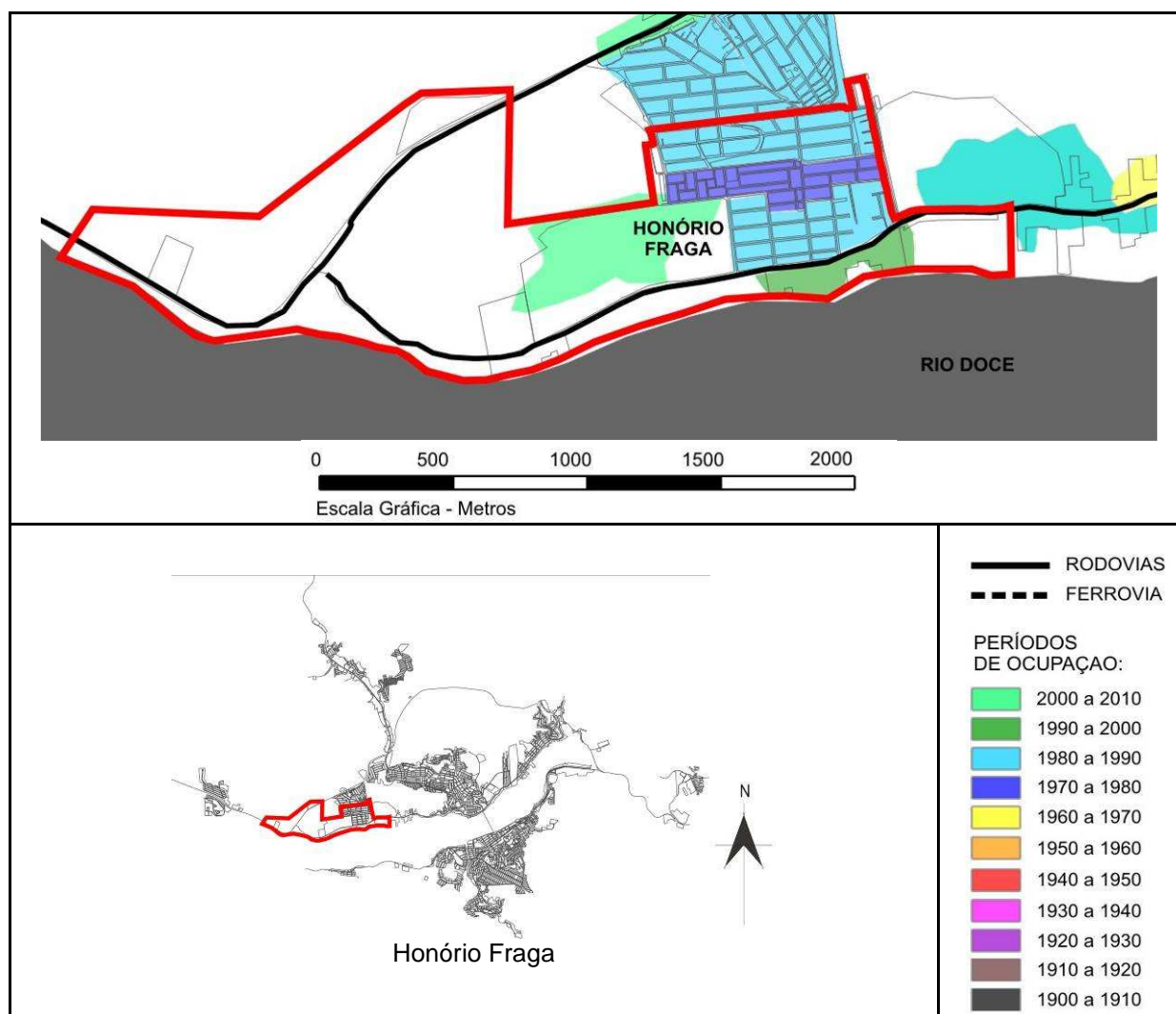


Figura 45: Aproximação e localização do bairro Honório Fraga. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

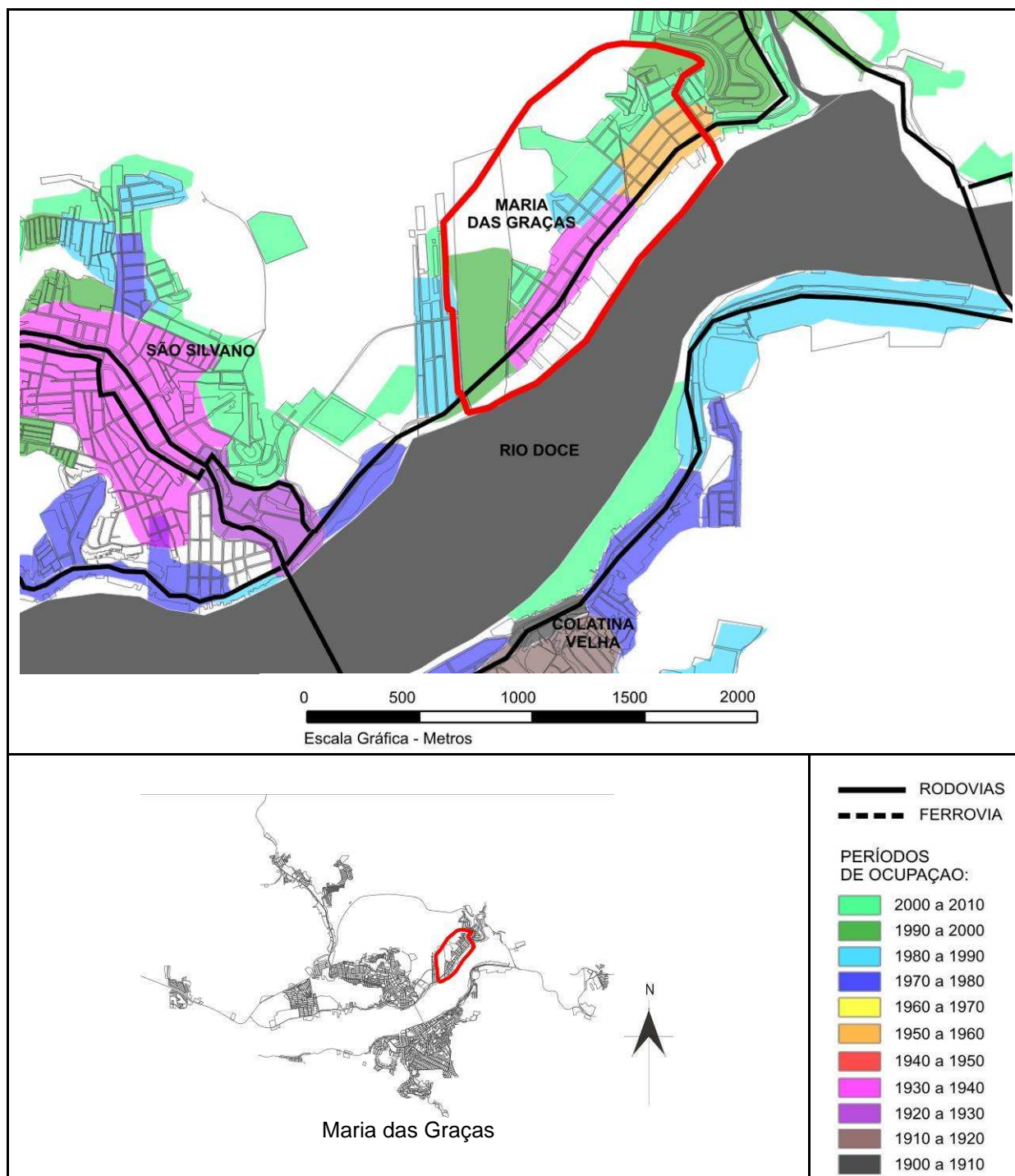


Figura 46: Aproximação e localização do bairro Maria das Graças. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

A pequena expansão urbana nos períodos de 1940 a 1960 pode ser explicada pela grande produção de café, que mantinha a maior parte da população nas áreas rurais. Como foi visto no capítulo 2, para uma população total de 100.437 habitantes, apenas 6.451 moravam na cidade de Colatina na década de 1950. É a partir da década de 1960, que a produção industrial começa a se desenvolver na cidade e

atrair a população, o que gera um maior crescimento da cidade nas próximas décadas.

A crise do café na década de 1960 repercute um aumento populacional na cidade, devido a imigração campo-cidade. Mas o aumento da malha urbana tem maior proporção na década de 1980.

No período entre os anos de 1970 e 1980 (Figura 47) é povoada a região próxima a ponte na margem norte, praticamente unindo a linha de crescimento formada pelo surgimento dos bairros Maria das Graças e Honório Fraga. É possível notar também um crescimento em extensão na região do bairro São Silvano, ao longo da linha de crescimento que segue na atual ES-080.

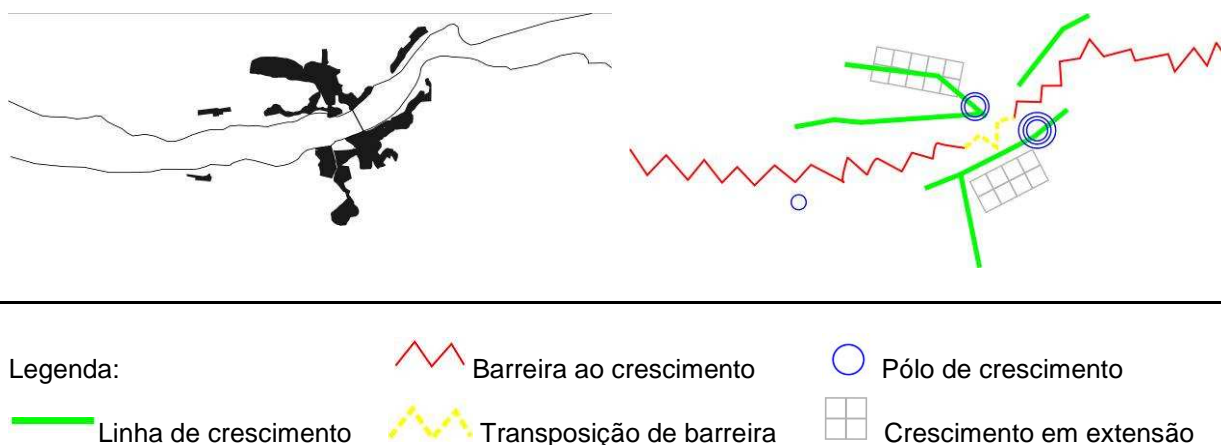


Figura 47: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1970 a 1980. Elaboração: Vivian Albani.

A principal via que atravessa o bairro São Silvano e bairros vizinhos, a ES-080, caracteriza-se por abrigar importantes estabelecimentos comerciais, religiosos, sociais e industriais. Pela facilidade de acesso a via que liga os municípios do norte com a capital do estado, muitas indústrias se instalaram nessa via. Essas indústrias instalaram-se principalmente nos bairros Carlos Germano Naumann e Industrial Carlos Marquez (Figura 48), o que ampliou a linha de crescimento perpendicular ao rio e distanciando cada vez mais do núcleo inicial.



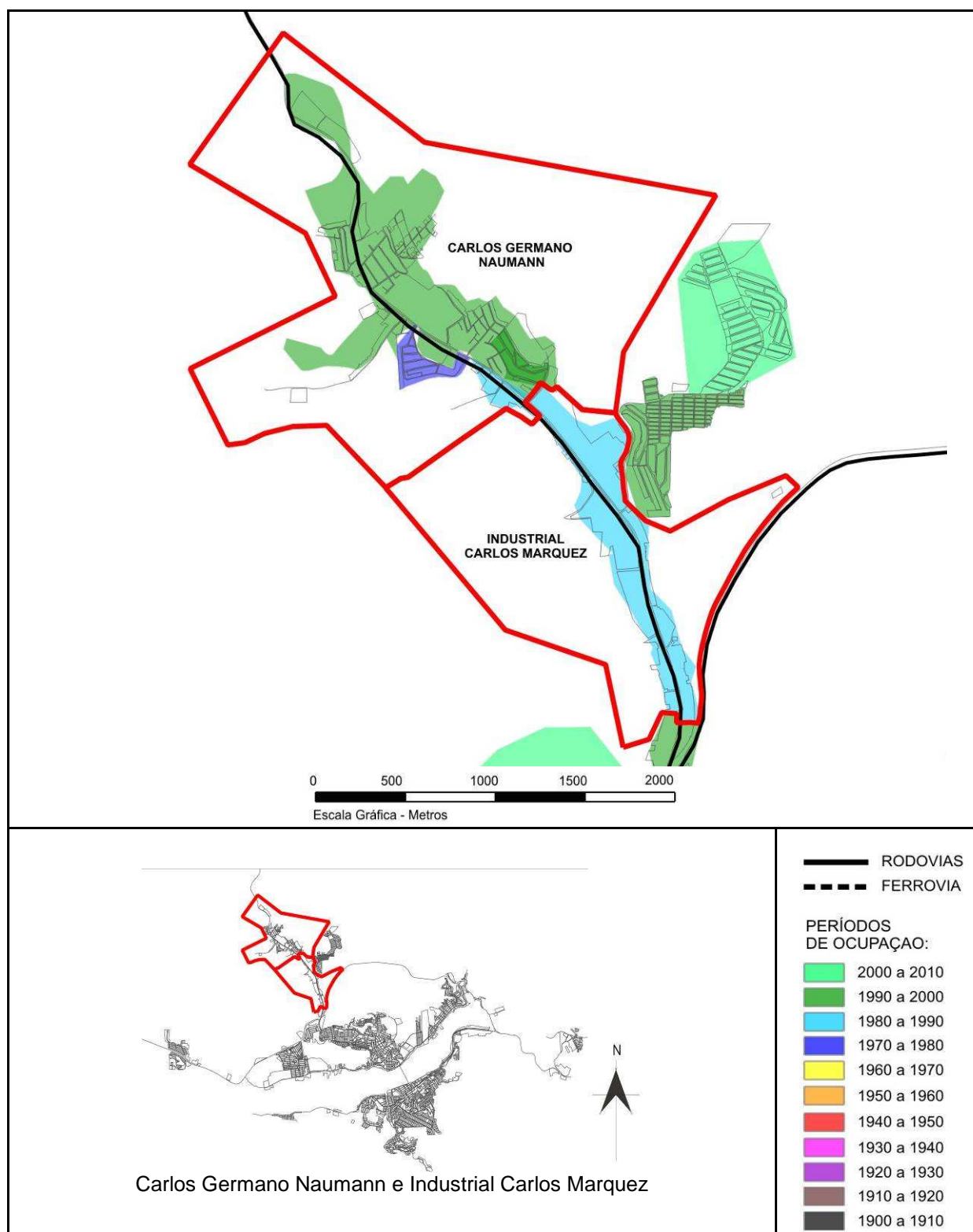


Figura 48: Aproximação e localização dos bairros Carlos Germano Naumann e Industrial Carlos Marquez. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

### 3.4. Dispersão do crescimento urbano

Após períodos de pouca expansão urbana (1940 a 1960), no período de 1980 a 1990 a cidade teve um grande crescimento como pode ser visto na (Figura 49). Pode-se perceber que a linha de crescimento na margem sul tem um pequeno aumento em direção a capital Vitória. Na outra direção, entretanto, a linha não tem um crescimento significativo desde a década de 1960. É possível identificar, portanto, a presença de uma barreira ao crescimento nesse local próximo ao Rio Santa Maria. Essa barreira ocorre nas partes mais altas da Fazenda Vitali.

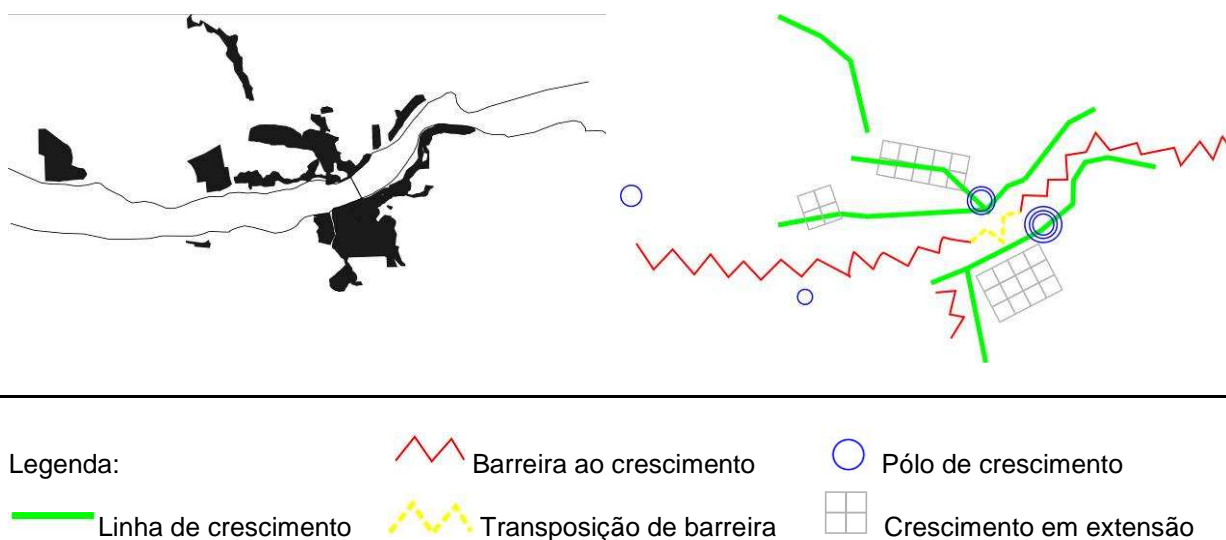


Figura 49: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1980 a 1990. Elaboração: Vivian Albani.

O grande crescimento demográfico da década de 1980 gerou demanda para o surgimento de dois grandes loteamentos nesse período. O loteamento no bairro Moacir Brotas (Figura 50) foi implantando em 1983 com 1.680 lotes. Esse bairro localiza-se ao sul do Rio Doce, próximo ao centro da cidade e o seu surgimento não refletiu em uma descontinuidade no tecido urbano.

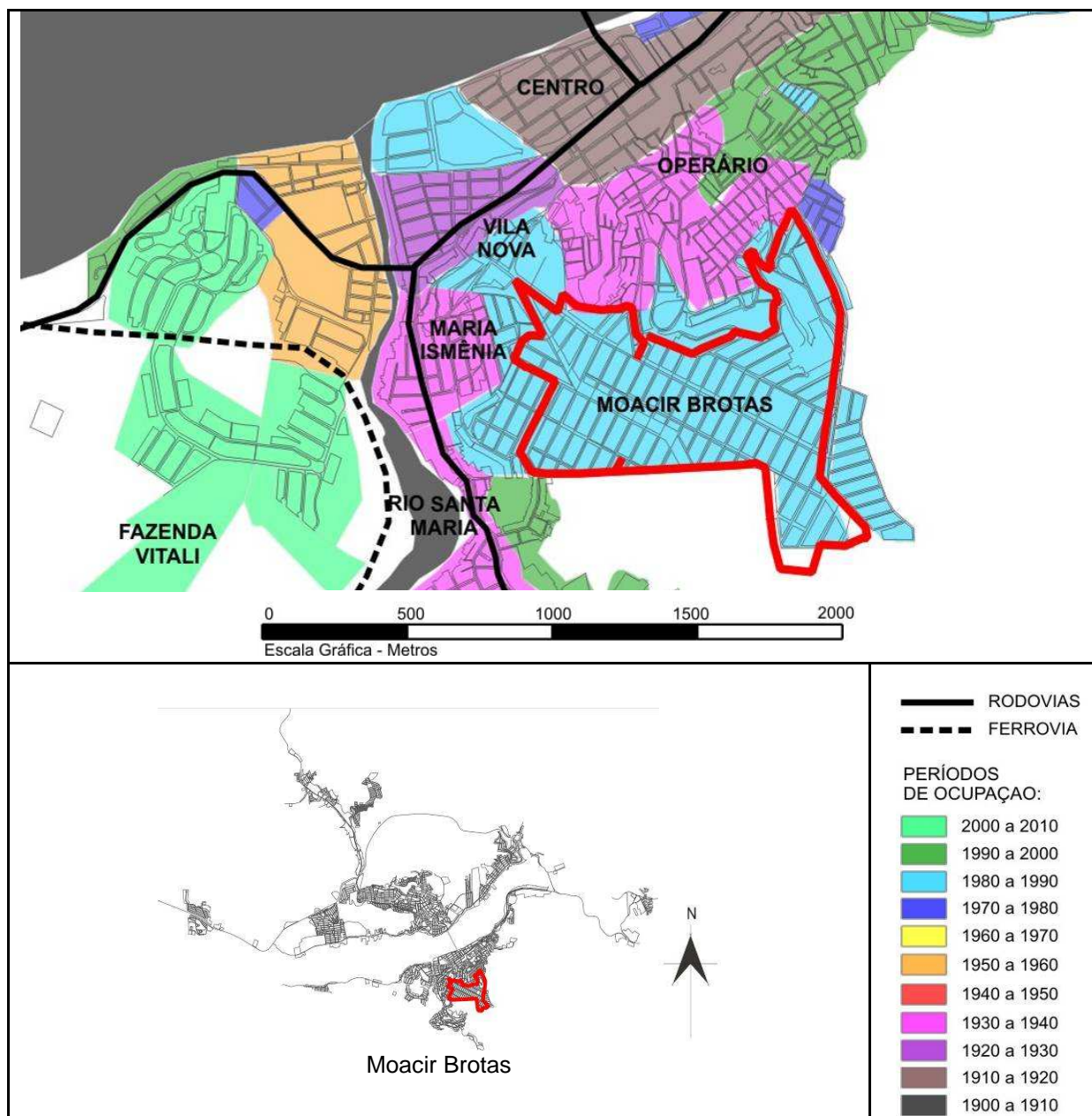


Figura 50: Aproximação e localização do bairro Moacir Brotas. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

No mesmo ano, entretanto, foi implantado o loteamento do bairro Colúmbia (Figura 51), com aproximadamente 1.070 lotes, em uma gleba distante cerca de oito quilômetros do centro da cidade. Esse bairro fica próximo a BR-259 na porção norte do Rio Doce e seu surgimento gerou uma descontinuidade na urbanização.

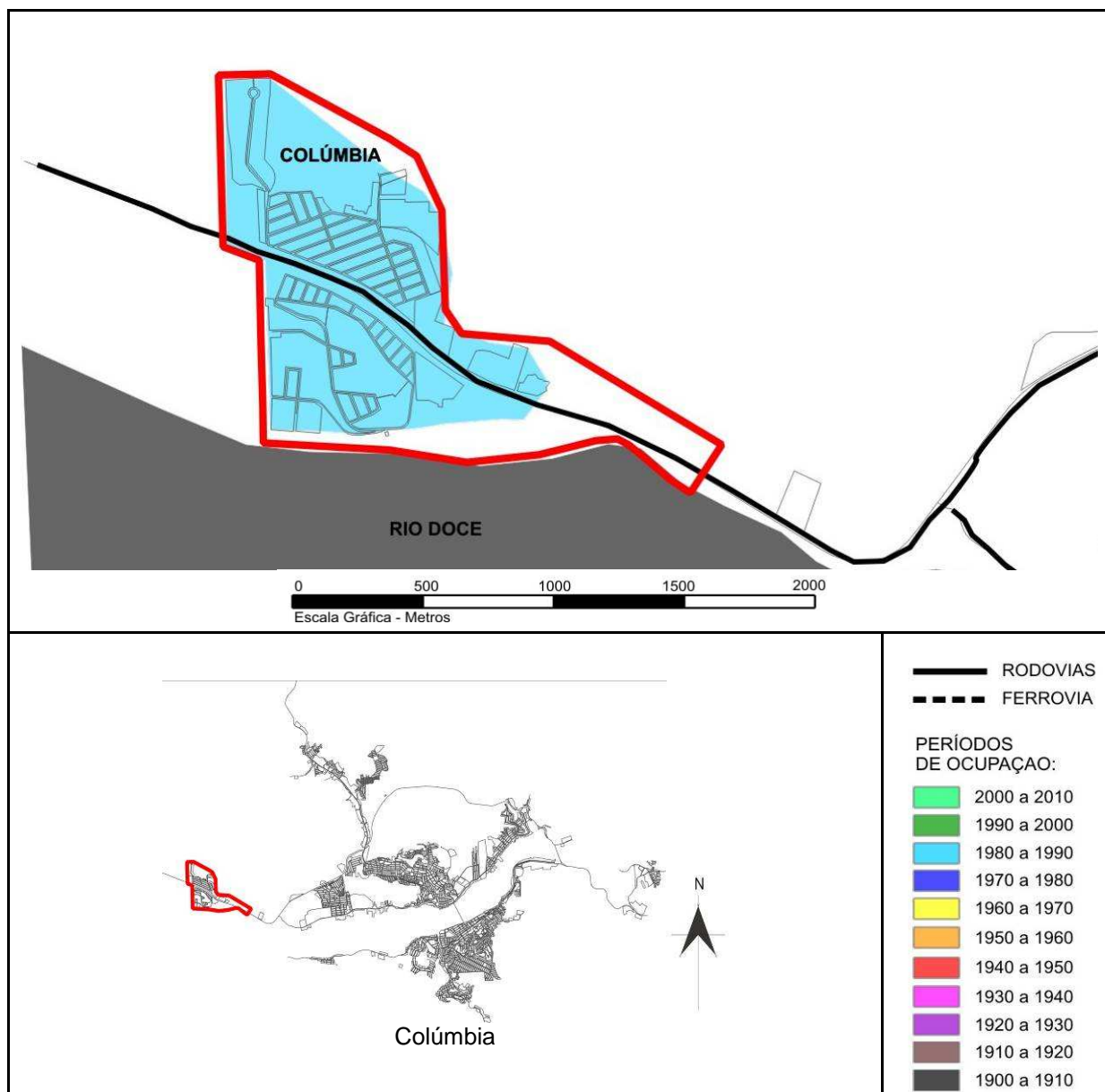


Figura 51: Aproximação e localização do bairro Colúmbia. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

Esse crescimento descontínuo é caracterizado por uma ocupação mais aberta do território, que preserva rupturas naturais ou agrícolas entre as partes antigas e as novas extensões, permitindo assim a eclosão da aglomeração (PANERAI, 2006).

Nesse período também cresce a urbanização no bairro Carlos Germano Naumann, ao longo da ES-080. Nesse bairro, aumenta o número de indústrias, residências e comércio local que margeiam a estrada e prolongam linearmente a cidade.

O crescimento da cidade de Colatina a partir da década de 1980 agrava uma tendência a uma dispersão sobre o território. O conceito da dispersão urbana surge a partir da urbanização em grande escala que presenciamos hoje, a urbanização

extensiva. A urbanização extensiva é gerada por diversos processos de crescimento urbano e isso faz surgir conceitos a respeito desses processos.

Esses conceitos, apesar de características parecidas, variam de um país para o outro e até de cidade para cidade. Nos Estados Unidos, por exemplo, o fenômeno da suburbanização surge com maior intensidade ao final da Segunda Guerra Mundial. O entendimento de suburbanização primeiramente nos Estados Unidos, de acordo com Nestor Goulart Reis (2006), é a transferência dos locais de residências das famílias das classes de renda média e alta para novos bairros, em áreas suburbanas.

O subúrbio é funcionalmente dependente do núcleo urbano central e o fenômeno que passa a ocorrer com a descentralização de residências, indústrias, serviços especializados e escritórios ocorridos de forma quase simultânea, separa a periferia urbana da cidade central. Dessa forma, o fenômeno relatado consiste agora em uma nova cidade, não mais na conhecida suburbanização (FISHMAN apud REIS, 2006). A construção de subúrbios de baixa densidade nos Estados Unidos ficou conhecida como “urban sprawl”.

Já na Europa, de acordo com Portas (1982), esse processo é chamado de urbanização difusa pelos italianos e urbanização dispersa pelos portugueses. Os termos difusão e dispersão caracterizam um mesmo fenômeno da urbanização atual. A diferença entre os termos está na abordagem que cada um propõe.

Para Nestor Goulart Reis (2006), a expressão “difusão urbana” direciona o entendimento a um aspecto importante de todo o processo, os modos de vida urbana que se difundem sobre o território anteriormente caracterizado pelos modos rurais de vida, cuja população se caracteriza pela tendência em migrar para os centros urbanos, de acordo com o que ocorre nas últimas décadas.

O termo “difusão” põe em evidência, ou pode colocar a tendência de urbanização total da sociedade, superando de alguma forma aquilo que por muito tempo foi considerado por diversos pesquisadores, a contradição campo – cidade.

A expressão “dispersão urbana”, segundo Reis (2006), possibilita encontrar as tendências à distribuição de áreas, ou pontos, urbanizados sobre o território como um todo, em áreas rurais típicas, em direção a uma relativa homogeneização desses territórios. Reis (2006) enfatiza que o termo dispersão considera que as

descontinuidades das partes edificadas no território e, entre estas, os extensos interstícios não edificadas, possuem características rurais.

O conceito utilizado para caracterizar o fenômeno em Colatina foi o de dispersão urbana, pois este termo evidencia a morfologia do processo que foi trabalhada neste capítulo. Além disso, os interstícios não edificadas, principalmente na área periurbana da cidade, possuem atividades típicas rurais como a pecuária extensiva. Essas áreas periurbanas, que possuem atividades urbanas e rurais, são pouco produtivas em Colatina e se constituem em áreas de espera.

É necessário ressaltar, entretanto, que a expansão do tecido urbano sobre as áreas rurais não caracterizam apenas a morfologia do processo. O tecido urbano não significa apenas “[...] o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo” (LEFEBVRE, 1999, p.15).

Para uma abordagem preliminar sobre dispersão urbana, Reis (2006) aponta as seguintes características: o esgarçamento nas áreas periféricas dos tecidos dos principais núcleos das cidades; a formação de “nebulosas de núcleos urbanos” e localidades urbanas isoladas de tamanhos diferentes no meio do campo e integradas em um sistema de áreas metropolitanas; a transformação nos transportes cotidianos da população de vias interregionais em intraregionais, ou intrametropolitanas, que se tornaram grandes vias expressas; e a difusão dos modos de vida urbana e de consumo por todo o território de áreas metropolitanas, como ocorre, por exemplo, em São Paulo.

As características apontadas por Reis (2006) como elementos preliminares para compreensão da dispersão urbana são aplicáveis diretamente em áreas metropolitanas. No entanto, também podem ser aplicadas para cidades médias regionais que possuem forte vínculo com cidades menores ao seu redor e exercem sobre elas poder de atração. Essa atração, no caso de Colatina, ocorre devido à grande oferta de serviços e comércio que fornece para muitas cidades da região noroeste do estado do Espírito Santo. Em alguns casos, Colatina também é atrativa pela oferta de emprego o que torna algumas cidades vizinhas, em certo ponto, “cidades dormitórios”.

Um fator que contribuiu para se tornar possível a dispersão urbana foi o desenvolvimento do transporte. Reis (2006) afirma que o deslocamento de algumas

atividades para o campo, aproveitando de grandes eixos de transporte, acaba dando origem a uma série de pólos urbanos, estes separados entre si por áreas com atividades rurais e cujos trabalhadores residem nas cidades.

A influência dos eixos de transporte possibilitou o desenvolvimento de pólos urbanos dispersos em Colatina: no bairro Luiz Iglesias, devido à proximidade da estação ferroviária; Carlos Germano Naumann, pela proximidade a ES-080 que liga Colatina à região norte do estado, produtora de café e rochas ornamentais; Colúmbia, que margeia a BR-259, que liga o Espírito Santo a Minas Gerais e; Barbados, que se localiza próximo a BR-259, no sentido Colatina-Vitória.

Além da existência de vias de transporte, a mobilidade entre os bairros da cidade e também aos municípios vizinhos para trabalho, escola, serviços, comércio, etc. é possibilitado pela oferta de transporte público. Em Colatina, a empresa Joana D'arc surgiu na década de 1960 na cidade e detém a partir de então grande parte dos percursos do transporte urbano. Já o transporte interurbano é realizado por 10 empresas que possuem agências na estação rodoviária localizada no centro da cidade.

Devido à ampliação da mobilidade da população e ao aumento da produtividade no setor rural os trabalhadores, segundo Reis (2006), a seguiram a tendência adotada pelos grandes proprietários rurais, de transferir suas residências para as cidades médias, com acesso a serviços urbanos para sua família.

“A dispersão urbana é uma consequência do sistema rodoviário. Este foi implantado como apoio às regiões agrícolas do interior, o que não deixou de ser, pois as terras se tornaram mais acessíveis, com maior valor de mercado, com benefícios pelo menos para seus proprietários. Mas, como consequências em boa parte não previstas, foram um estímulo à descentralização industrial e à dispersão urbana, que passaram a competir com as atividades agrícolas pelo controle e uso do espaço rural.

Hoje, nesses setores, descobrem-se formas de atividade econômica que alguns autores estão chamando de “rural-metropolitanas” e outros de “novo rural” (REIS, 2006, p. 94).

Convém ressaltar aqui, a importância ao sistema de transporte baseado no modal individual e motorizado, o automóvel. Ele é um dos principais instrumentos do deslocamento da população das atividades e serviços disponibilizados nos centros urbanos. A população, fruto da urbanização dispersa, possui no automóvel o aliado



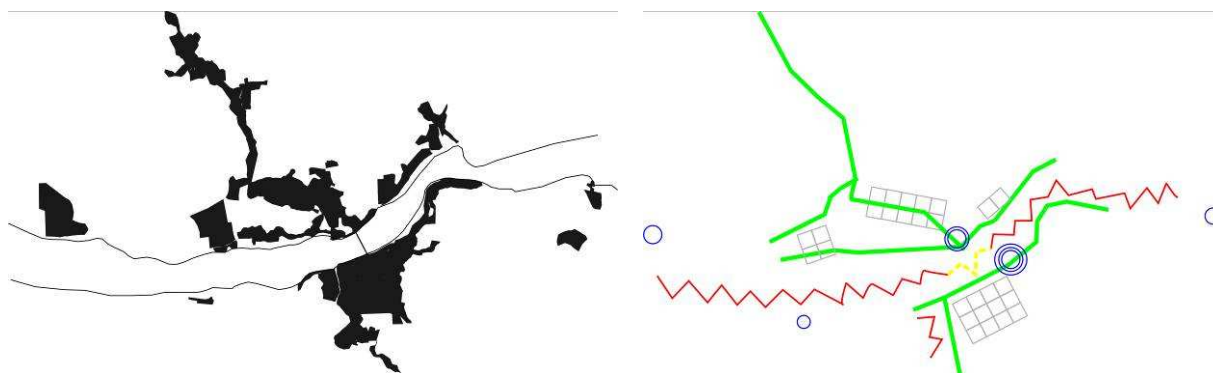
para ampliar os territórios, uma vez que o sistema de transporte coletivo oferecido normalmente não atende a totalidade da população, pelo contrário, acaba sendo utilizado como uma ferramenta de exclusão social e espacial.

Alguns autores são enfáticos em afirmar que o automóvel é o principal responsável pelo processo de deterioração da estrutura compacta das cidades, como por exemplo, Richard Rogers. Segundo Rogers (2001), o automóvel proporcionou a possibilidade da segregação entre as diferentes atividades do cotidiano, como por exemplo, os escritórios, as lojas e as casas.

O desenvolvimento da mobilidade urbana baseado no modelo privado (automóvel), para Indovina (2004), é essencial para que a cidade difusa pudesse surgir, uma vez que ela se origina e sobrevive sustentando-se no modelo de “cidade automobilística”. O modelo de cidade baseada no automóvel é também a base do subúrbio.

A mobilidade possibilitada pelo uso do automóvel, individual ou coletivo, contribuiu de forma decisiva para que o crescimento urbano de Colatina seguisse linearmente às vias de transporte que cortam a cidade. No período entre 1990 e 2000 (Figura 52) nota-se que as linhas ao norte do Rio Doce crescem mais do que as linhas de crescimento da margem sul. Essa situação indica um crescimento contínuo nesse período, porém não muito concentrado, pois a cidade cresce ao longo das vias de acesso a ela e longe do centro principal, que abriga a maior parte do comércio, serviços e com isso, grande parte do trabalho.





Legenda:






	Barreira ao crescimento		Pólo de crescimento
	Linha de crescimento		Transposição de barreira
			Crescimento em extensão

Figura 52: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 1990 a 2000. Elaboração: Vivian Albani.

No período é implantado um loteamento na localidade de Barbados (Figura 53), bairro que fica às margens da BR-259 que liga o município a capital Vitória, distante da malha urbana principal. Esse bairro tem como características abrigar indústrias que necessitam de maior espaço, como de beneficiamento de toras de eucalipto, rochas ornamentais e beneficiamento de café. A implantação desse loteamento contribui para o caráter disperso do espaço urbano de Colatina.

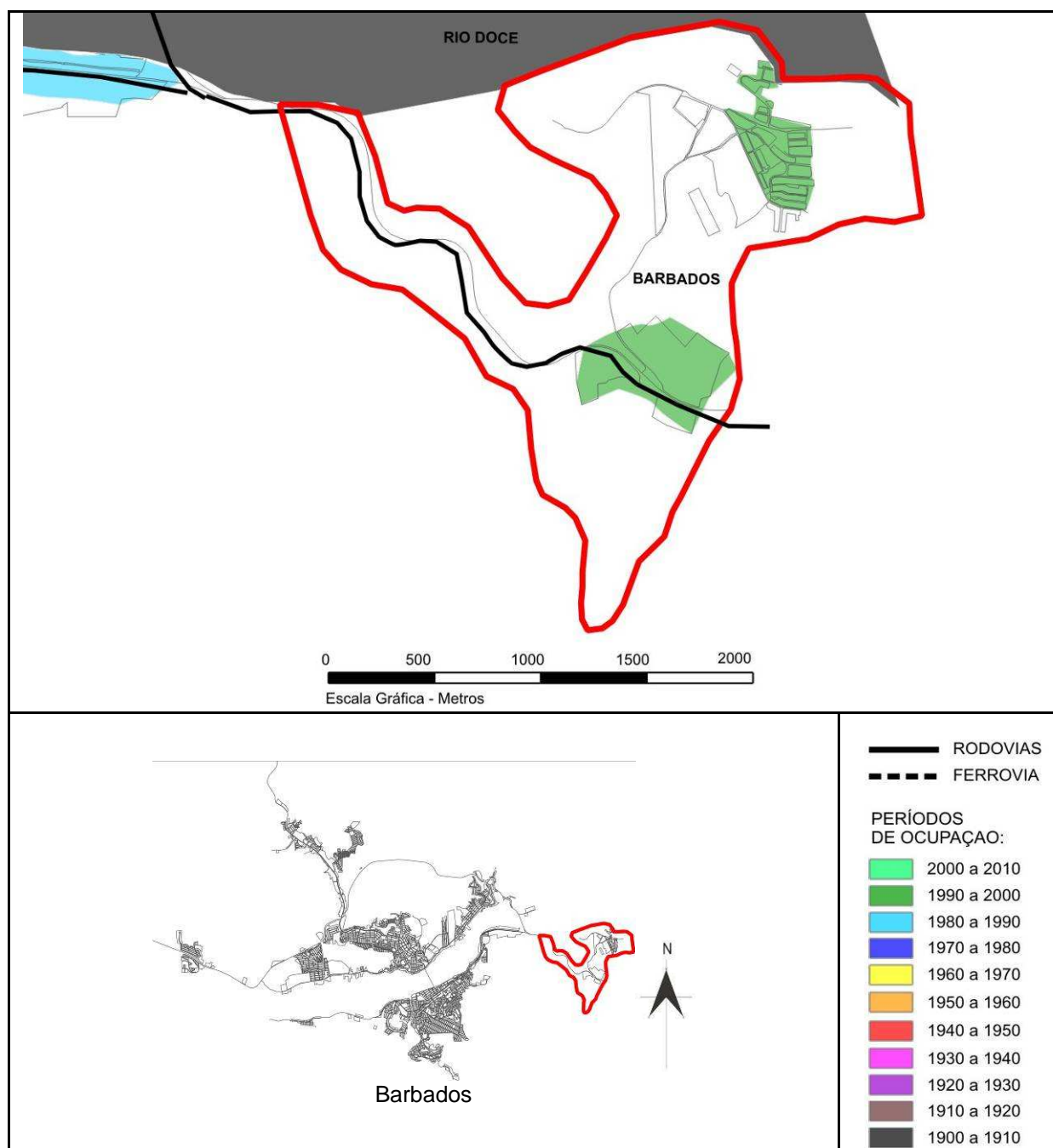


Figura 53: Aproximação e localização do bairro Barbados. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

### 3.5. Expansão das áreas residenciais: o setor imobiliário e a segregação urbana

A figura 54, do período de 2000 a 2010, mostra a situação mais recente do crescimento da cidade de Colatina. Nesse período, ocorrem duas importantes

transposições de barreiras: a inauguração da Segunda Ponte sobre o Rio Doce e o loteamento das áreas mais altas da Fazenda Vitali, próximo ao Rio Santa Maria.

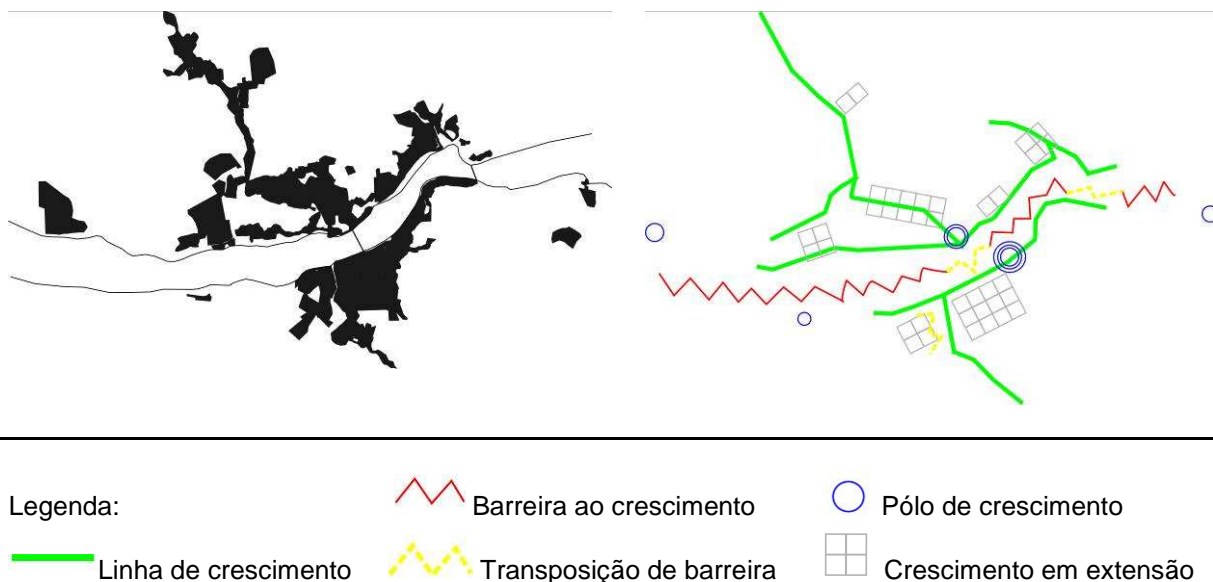


Figura 54: Comparação da mancha urbana com esquema gráfico de crescimento urbano no período de 2000 a 2010. Elaboração: Vivian Albani.

Apesar da construção da Segunda Ponte ter sido iniciada em 1986, somente foi inaugurada em 2007. A conclusão da ponte e a construção de uma rodovia de contorno desviaram a BR-259 do centro da cidade. O desvio da rodovia federal trouxe um desafoamento do trânsito nas principais vias da cidade e um novo direcionamento na expansão urbana.

Alguns loteamentos surgiram nesse período, próximo à Segunda Ponte e ao contorno na margem norte do rio, principalmente no bairro Santa Helena (Figura 55). Essa situação indica mais uma vez que as linhas de crescimento em Colatina são orientadas pelas vias de transporte.

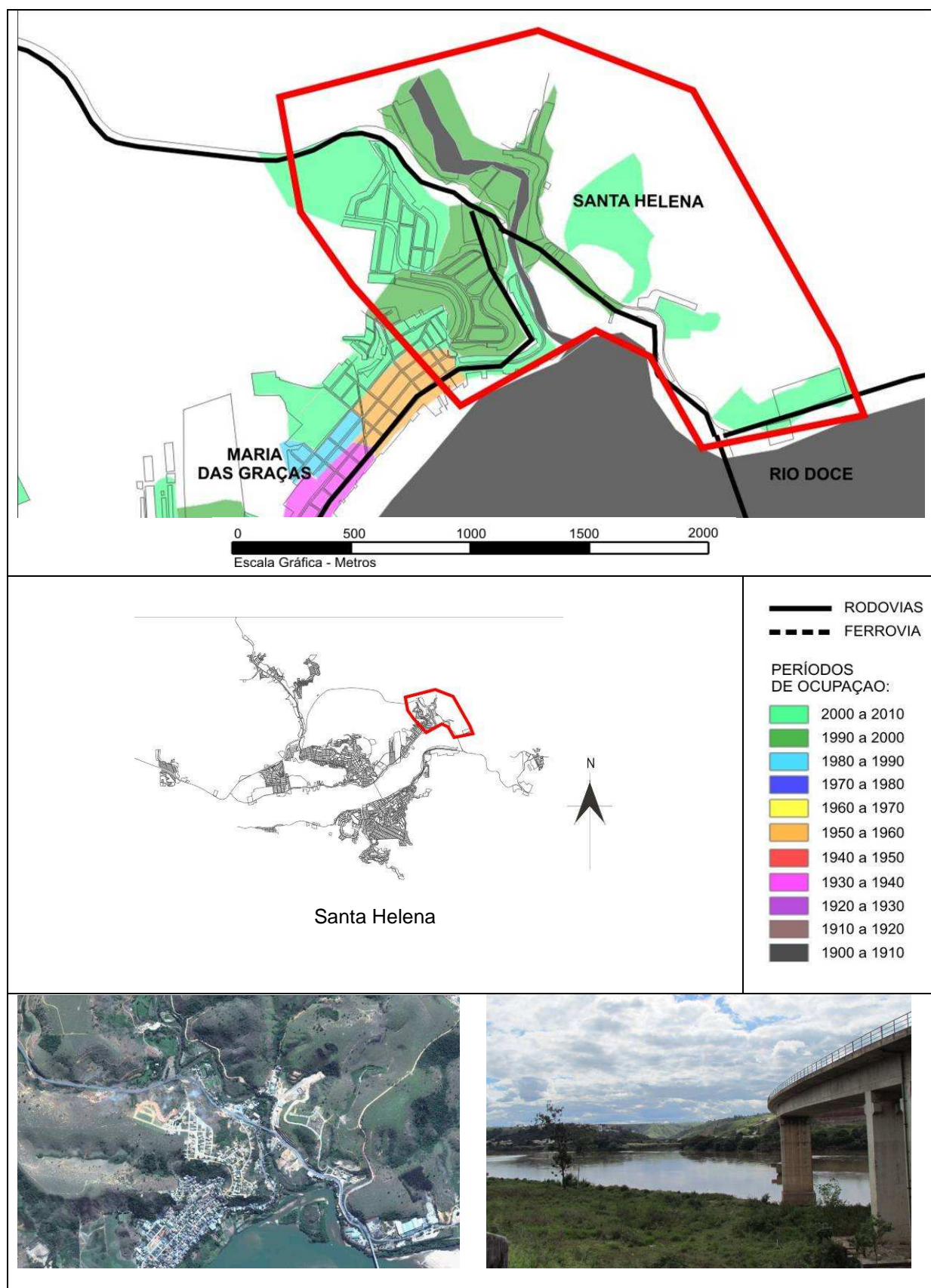


Figura 55: Aproximação e localização do bairro Santa Helena, imagem aérea e foto da Segunda Ponte. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC. Fonte da imagem aérea: Google Earth. Fonte foto: Vivian Albani.

Nos últimos anos, inúmeros loteamentos com preços elevados e voltados para população de média e alta renda surgiram em áreas mais próximas ao centro da cidade, onde se concentra grande parte dos empregos e serviços.

O segundo rompimento de barreira de crescimento verificado é um exemplo disso. Às margens do Rio Santa Maria foram aprovados seis loteamentos pela prefeitura municipal o que criou aproximadamente 1.100 novos lotes na cidade. Esses loteamentos, localizados no bairro Fazenda Vitali (Figura 56), são direcionados para população de maior poder aquisitivo, pelo custo elevado para compra de cada lote e pela dimensão destes.



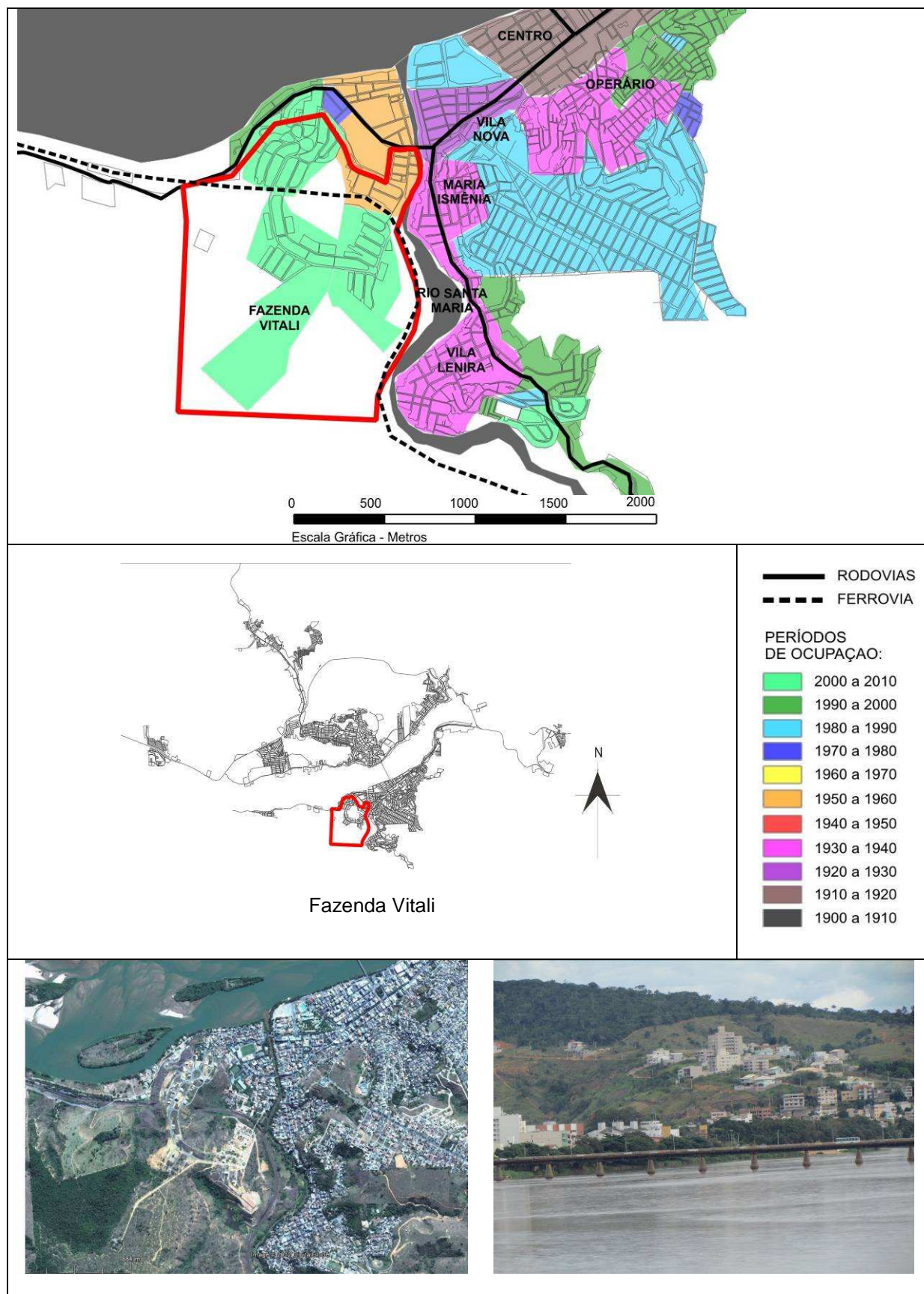


Figura 56: Aproximação, localização, imagem aérea e foto do bairro Fazenda Vitali,. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC. Fonte da imagem aérea: Google Earth. Fonte Foto: Vivian Albani.

Assim como no bairro Fazenda Vitali, que se localiza próximo ao centro da cidade, outros loteamentos oriundos de propriedades familiares estão em implantação no bairro Maria das Graças e próximo ao bairro São Silvano. Esses loteamentos têm a característica de possuir um custo elevado de compra e a proximidade com bairros mais consolidados e com o acesso rápido às pontes de ligação ao centro da cidade.

No período de 2000 a 2010, ocorreu um grande crescimento do setor imobiliário em Colatina, principalmente com a implantação de loteamentos e edifícios residenciais. O jornal A Tribuna de 21 de agosto de 2010 aponta a expansão do mercado imobiliário em Colatina e indica que inclusive empresas de outros setores, como de vendas de veículos, investem hoje no setor imobiliário na cidade.

Os loteamentos citados não ampliam a dispersão da cidade, mas são voltados para população de média e alta renda. Essas áreas de antigas fazendas – algumas improdutivas – foram objeto de especulação urbana por um bom período. O loteamento de muitas dessas áreas aproveita o bom momento econômico do país e as facilidades de financiamento para construção.

A ocupação de áreas urbanas entremeadas por vazios nas cidades brasileiras é, para Santos (1993), característica de uma urbanização corporativa. As cidades espraiadas, como o autor as denomina, possuem interdependência entre categorias espaciais relevantes, tais como, o modelo rodoviário, a carência de infraestruturas, a especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte e periferização da população.

A especulação imobiliária e fundiária é correlata ao crescimento das cidades, pois onde há especulação há vazios e as cidades são maiores, e se as cidades são maiores existem mais vazios entre os espaços urbanizados (SANTOS, 1993). O modelo rodoviário urbano é um dos fatores que propiciam o crescimento espraiado e favorecem especuladores imobiliários, e “havendo especulação, há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema de acesso à terra e à habitação.” (SANTOS, 1993, p.106).

O problema de acesso à habitação é, para Ermínia Maricato (2008), de suma importância para se compreender a especulação fundiária. Com o mercado residencial formal atendendo apenas 30% da população brasileira, a legislação atual: código de obras, leis de parcelamento do solo, zoneamentos, entre outras,

atende apenas a esta pequena parcela da população. Segundo Maricato (2008), quanto menor o mercado formal maior a exclusão e a ilegalidade, assim como maiores são os lucros especulativos.

Santos (1993) afirma, ao se tratar da especulação fundiária, que um de seus fatores é o déficit de residências, e a junção dos dois, déficit e especulação, conduzem à periferização da população mais carente, e com isso, aumenta-se o tamanho das cidades.

Sobre o problema do déficit habitacional mencionado por Maricato e Santos, como fator agravante à especulação fundiária, Colatina apresenta um déficit de aproximadamente 1.800 residências, segundo dados da Prefeitura Municipal de Colatina (2009).

O que deve ser mencionado ao tratar da questão do déficit é o número de lotes vagos na cidade (Figura 57) que é de 9.902 lotes em 2010 (Anexo 1). Esta informação ressalta a relação existente entre déficit e especulação, e a consequente periferização da população mais carente. Pois existem lotes a disposição para construção de habitação, mas nem toda população pode ter acesso a eles. Além disso, a ampliação do perímetro urbano, citado no item 1.5 do capítulo 1, teve como objetivo também ampliar o território para que novos projetos habitacionais e industriais possam ocupar o “novo” espaço urbano criado.



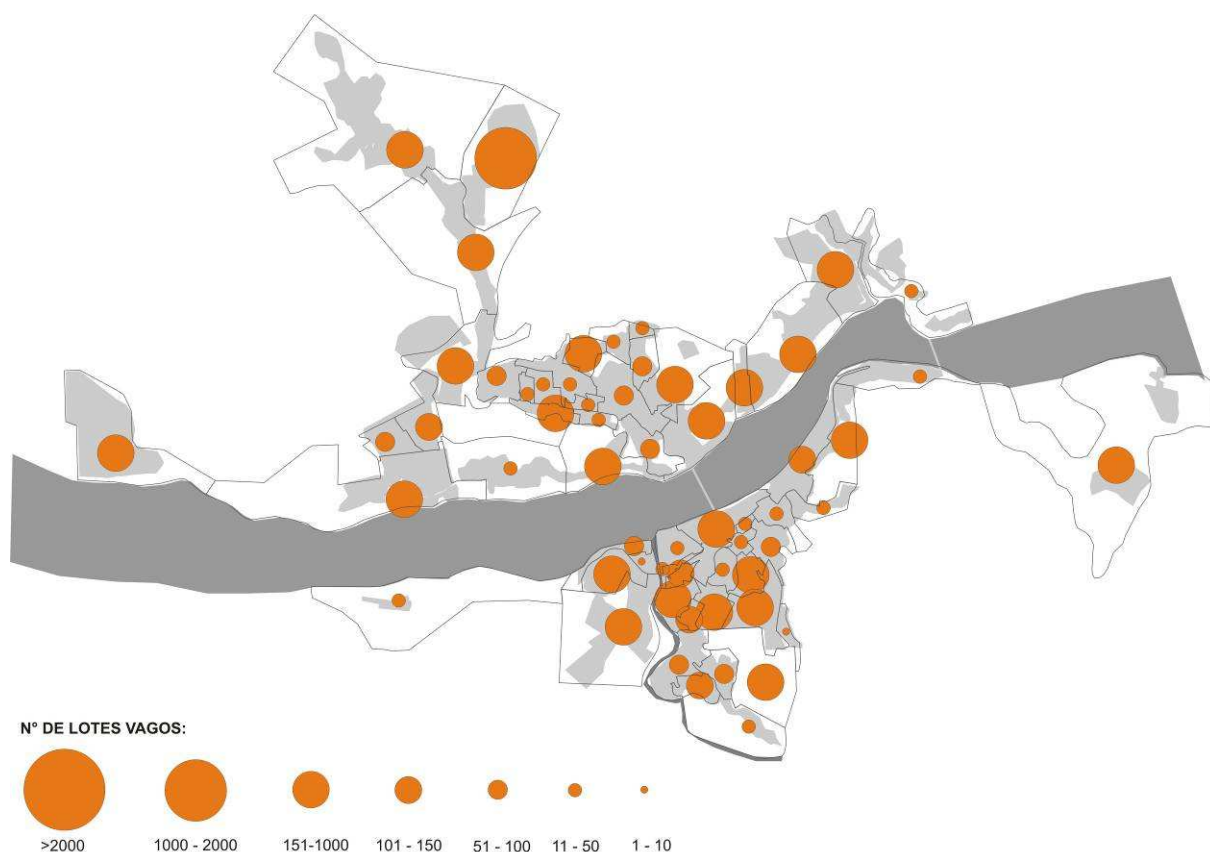


Figura 57: Lotes vagos na cidade de Colatina. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC (Anexo 1).

A quantidade de lotes vagos indica que não há necessidade de ampliar o perímetro urbano por falta de espaço em bairros consolidados. Em 2010, de acordo com informações da Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Colatina existiam 2.355 lotes à venda – disponíveis nos loteamentos implantados de 2000 a 2010 (Anexo 2).

O papel que o planejamento urbano possui neste panorama deve ser discutido de forma clara para que o território não se transforme em zona exclusiva da especulação fundiária. Para José M. Ressano Garcia Lamas (2004) o urbanismo assume cada vez mais a mediação de conflitos entre interesses públicos e privados. O interesse privado investe na construção e aproveita a perda de controle, e até a falta de interesse do poder público, para comandar o crescimento urbano. Dessa forma, “a cidade desenvolve-se por extensão de loteamentos e construção, e não pela organização do espaço urbano” (LAMAS, 2004, p. 208).

O surgimento de um grande número de loteamentos na cidade não é planejado pelo poder público, que se abstém do controle do território e delega o controle da ocupação do solo ao mercantilismo dos interesses privados. O papel do Estado atual

possui uma tendência mundial em se reduzir a intervenção direta dos agentes públicos no processo de provisão e de facilitação às participações dos agentes não públicos no processo de habitação (WERNER et al., 2004).

A facilitação em sua forma mais drástica terceiriza nas seguintes etapas do processo de construção na cidade: planejamento, financiamento, gestão e produção. Com isso, forma-se uma “coalisão mercantilizadora da cidade”, com o Estado protegendo interesses privados da acumulação urbana da concorrência. Além de também, realizar encomendas de construção de grandes obras urbanas, ou ainda, pela omissão em seu papel de planejador do crescimento urbano. Com essa transferência de responsabilidade no planejamento e construção da cidade, seu território se converte uma fronteira da expansão capitalista interna (RIBEIRO e SANTOS JUNIOR, apud MIRANDA, 2012).

Além disso, Cibele Rizek et al. (2010) ressalta que tal transferência do papel do Estado para o setor privado possui críticas contundentes, sobretudo com relação ao processo de ascensão social da chamada “Classe C”. Esta passa a ser para o setor privado um nicho de mercado promissor, e promove a articulação entre Estado e capitais privados e financeirizados. Além disso, ainda podem ocorrer transformações de lideranças políticas na disputa da cidade, estes se transformam em “público alvo” de programas habitacionais, ocasionando, com isso, uma despolitização da questão.

Com a especulação fundiária, o preço das terras na área periurbana de Colatina fica muito alto. Com isso, os investimentos públicos em programas habitacionais são em regiões distantes do centro da cidade. Ao passo que as áreas periurbanas, próximas a área central e que possuem um valor mais alto devido à especulação, dão lugar aos novos loteamentos destinados a classe de alta e média renda.

Cerca de 1.500 residências ofertadas através de conjuntos habitacionais serão financiadas pelo Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) em parceria com a Prefeitura Municipal de Colatina. A localização destes empreendimentos, voltados para a classe mais baixa da população, está em regiões periféricas e longe dos centros urbanos, ficam localizadas nos bairros Ayrton Senna (Figura 58), no Parque das Águas e Carlos Germano Naumann. Esses bairros ficam próximos a infraestrutura de transporte, porém bem distante do centro da cidade. Os loteamentos desses bairros expandem a linha de crescimento próximo a ES-080 e a BR-259.

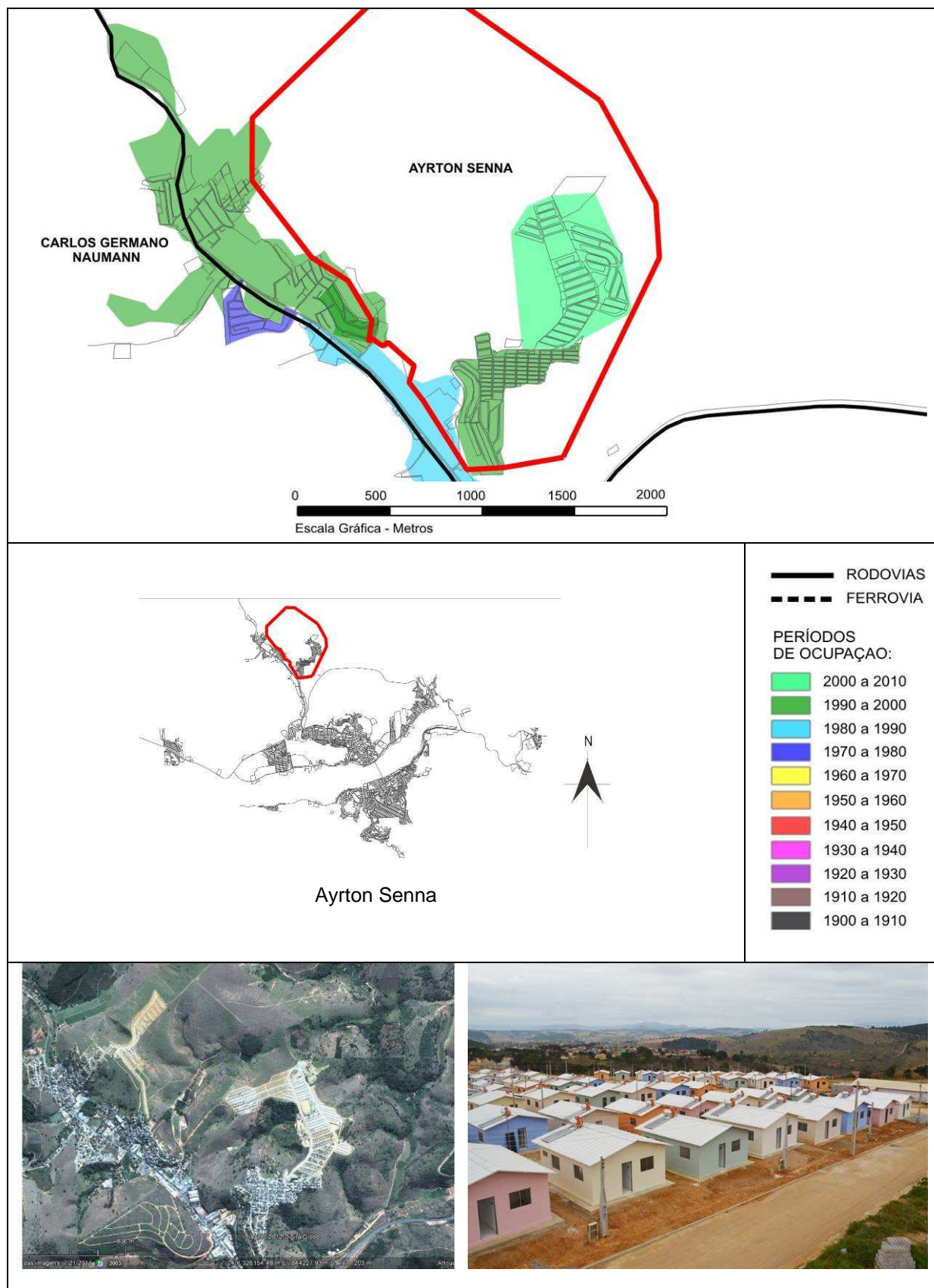


Figura 58: Aproximação, localização, imagem aérea e foto do bairro Ayrton Senna. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC. Fonte da imagem aérea: Google Earth. Fonte Foto: PMC.

As regiões onde são implantadas as habitações do PMCMV, além de distantes do centro da cidade, são também distantes dos locais de oferta de emprego e serviços urbanos essenciais. Esses locais, por possuírem preço da terra mais baixo, promovem maior lucro para o empreendedor, uma vez que o recurso do PMCMV também é baixo. Além disso, a ausência de mecanismos de controle do preço da terra, previstos no Estatuto da Cidade, eleva o preço do preço da terra nos locais que recebem os investimentos do programa.

Desde o início da ocupação da cidade de Colatina, é possível notar que pequenas ou grandes propriedades familiares foram dando lugar aos loteamentos – o nome de alguns loteamentos e de alguns bairros, muitas vezes, é o nome família a qual pertencia à propriedade loteada. Duas importantes questões podem ser tiradas disso: uma é que o poder público não planeja o espaço urbano, mas o interesse privado; e a outra é que, como alguns proprietários das terras próximas às infraestruturas já estabelecidas não vendem suas terras, ou por interesse particular ou pela especulação imobiliária, principalmente, a cidade cresce pouco concentrada no território, o que gera dispersão urbana.

O desenvolvimento periurbano extensivo, a cultura do automóvel individual e as legislações urbanísticas permissivas ou pouco aplicadas não são sustentáveis (BORJA, 2011). Jordi Borja (2011) enfatiza que os programas políticos que dão acesso às moradias não propõe medidas para deter a especulação urbana e a segregação socioespacial.

### **3.6. Expansão dos setores industrial e de logística**

Além dos loteamentos residenciais, é necessário ressaltar a implantação de novas zonas industriais e do setor de logística no município. Foi visto no capítulo 1, que os investimentos no município visam à manutenção da centralidade/polarização em relação aos municípios vizinhos e à atração de investimentos. Para a atração dos investimentos, as medidas adotadas geram o aumento da área urbana e a diminuição das áreas rurais.

Com a ampliação do perímetro urbano de Colatina, a prefeitura municipal definiu também novas zonas industriais. Essas zonas localizam-se próximas a

infraestruturas de transporte – ferrovia, rodovia e aeroporto (pista de pouso). Essas áreas ficam distantes das áreas urbanizadas e localizadas na área rural, assim como o terminal intermodal de cargas. A Figura 59 faz uma comparação entre o antigo e o novo perímetro urbano de Colatina e a definição das zonas industriais. As fotos da Figura 60 registram o terminal de cargas intermodal e as atividades de pecuária extensiva e industrial convivendo em nova zona industrial.

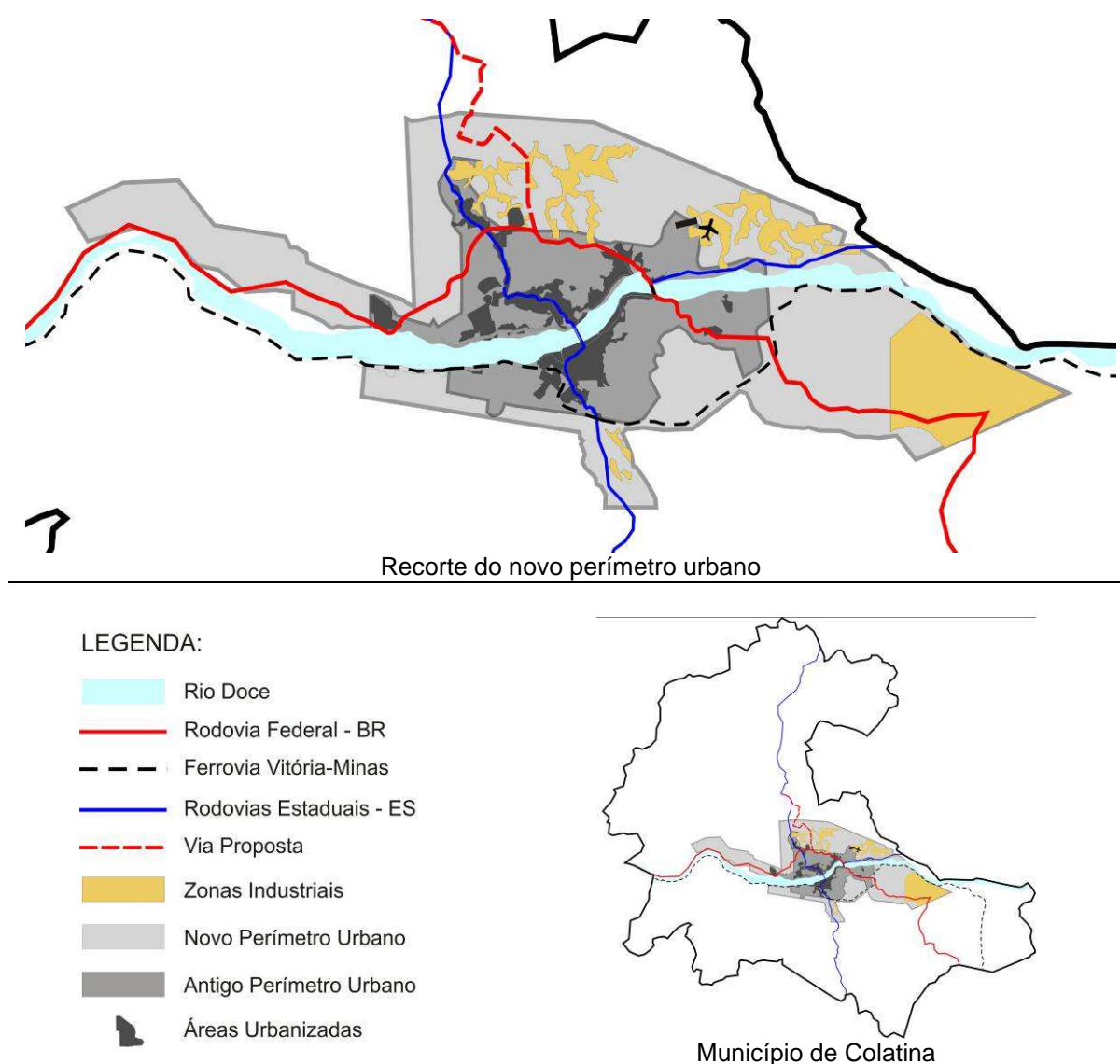


Figura 59: Comparação entre o antigo e o novo perímetro urbano de Colatina e a definição das zonas industriais. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte dos dados: PMC e Google Earth.





Terminal intermodal de cargas



Distrito Industrial

Figura 60: Fotos do terminal de cargas intermodal e do distrito industrial em Colatina. Fonte Fotos: Vivian Albani.

A definição das novas zonas industriais e a efetiva implantação das indústrias nesses locais irá gerar: maior ocupação de áreas rurais; maior deslocamento trabalho-residência; valorização das terras rurais próximas as indústrias e; surgimento de moradias próximas as zonas industriais. Esses fatores levam a uma dispersão do crescimento das áreas industriais o que indica uma tendência a uma urbanização dispersa. E o que tornará a densidade urbana mais baixa.

Para Francesco Indovina (2004), no seu estudo sobre a cidade difusa, o deslocamento de atividades produtivas tende a ocasionar também fluxos de deslocamento da população. Indovina (2004) afirma que os deslocamentos populacionais ocorrem em dois sentidos: por um lado, trabalhadores seguem a empresa; e por outro lado, a empresa realocada cria uma demanda de trabalho que normalmente atrai a população, uma vez que geralmente a demanda não se satisfaz localmente.

A dispersão urbana pode ser relacionada com as atividades industriais de forma direta, uma vez que as indústrias geralmente se instalam ao longo dos principais eixos de transportes, ferrovias e rodovias. No entanto, segundo Reis (2006), as áreas residenciais procuram uma localização ao se dispersarem, próximas aos eixos e entroncamentos rodoviários, ou seja, em locais de fácil acesso pelo modal individual de transporte, automóvel.

Em Colatina, a localização das indústrias de maior porte nos bairros Carlos Germano Naumann, Barbados e Honório Fraga, que são bairros localizados ao longo das vias de ligação com outros municípios, reforça a necessidade de conexão destas com as redes rodoviárias de acessos a Colatina e municípios vizinhos. No entanto, as pequenas e médias indústrias estão pulverizadas pelo território, conforme mostra a Figura 61.



Figura 61: Distribuição das indústrias na cidade de Colatina. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC (Anexo 1).

Esse fato ocorre, principalmente, pela grande quantidade de pequenas empresas ligadas ao setor moveleiro e à indústria do vestuário. A indústria do vestuário, por exemplo, possui 97% de suas empresas consideradas micros e pequenas (PMC). Essas pequenas empresas necessitam de pouco espaço para desenvolver suas atividades e estão inseridas em locais de fácil acesso ao transporte coletivo e aos serviços essenciais para seus funcionários.

### **3.7. Concentração dos setores de comércio e serviços**

Em Colatina, a densidade da principal aglomeração urbana é maior nas regiões do Centro (margem sul do Rio Doce) e na região do bairro São Silvano (margem norte do Rio Doce), dois pólos da cidade. Isso ocorre devido a estas regiões concentrarem grande parte da oferta de comércio e serviços da cidade.

Na cidade, a maior concentração de comércio e serviços situa-se nas principais vias da área central. Entretanto, o comércio atacadista busca a proximidade da infraestrutura de transporte na área perirubana, as margens das rodovias.

A figura 62 apresenta a densidade de unidades construídas da cidade de Colatina. A densidade utilizada corresponde à quantidade de unidades de comércio, residência, serviço e indústria dividida pela área em hectare (ha) de cada bairro.



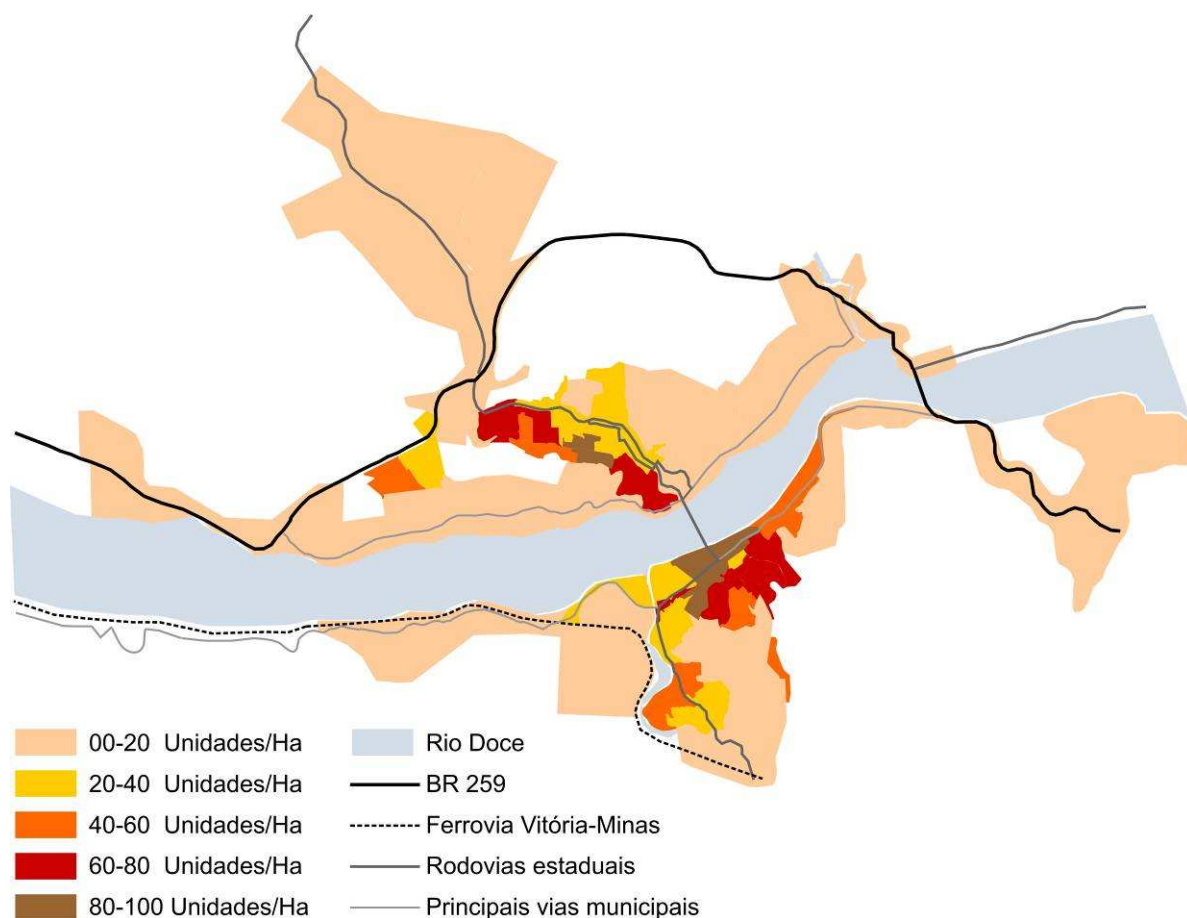


Figura 62: Densidade de unidades construídas por hectare (ha) da cidade de Colatina. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC (Anexo 1).

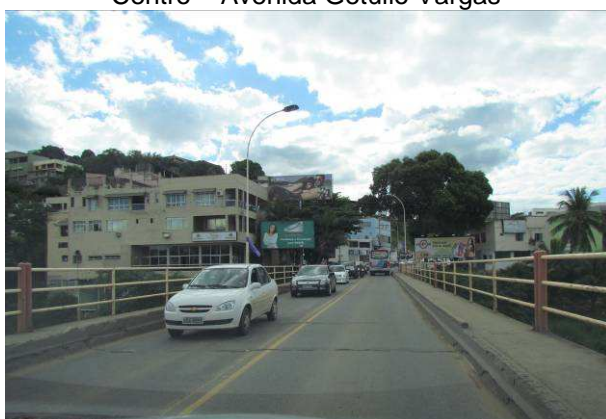
A concentração de comércio e serviços nessas duas regiões gera congestionamento no trânsito. O congestionamento ocorre principalmente pelo estrangulamento nos acessos a ponte Florentino Avidos. Apesar da construção da Segunda Ponte, a ponte Florentino Avidos é o caminho mais curto para o deslocamento residência-trabalho ou residência-escola e por ligar de forma mais direta as duas regiões mais densas da cidade, o bairro São Silvano e a região do Centro (Figura 63).



Centro – Avenida Getúlio Vargas



Centro – acesso à Ponte Florentino Avidos



Ponte Florentino Avidos - acesso ao bairro São Silvano



Bairro São Silvano

Figura 63: Centro, Ponte Florentino Avidos e bairro São Silvano. Fonte fotos: Vivian Albani.

Ao analisar as Figuras 64, 65 e 66, de distribuição dos setores residencial, comercial e de serviços, da cidade, observa-se que alguns bairros ao redor das regiões pólo (Centro e bairro São Silvano) são basicamente residenciais, o que gera uma dependência das regiões que ofertam serviços e comércio.



Figura 64: Distribuição das unidades residenciais na cidade de Colatina. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC (Anexo 1).

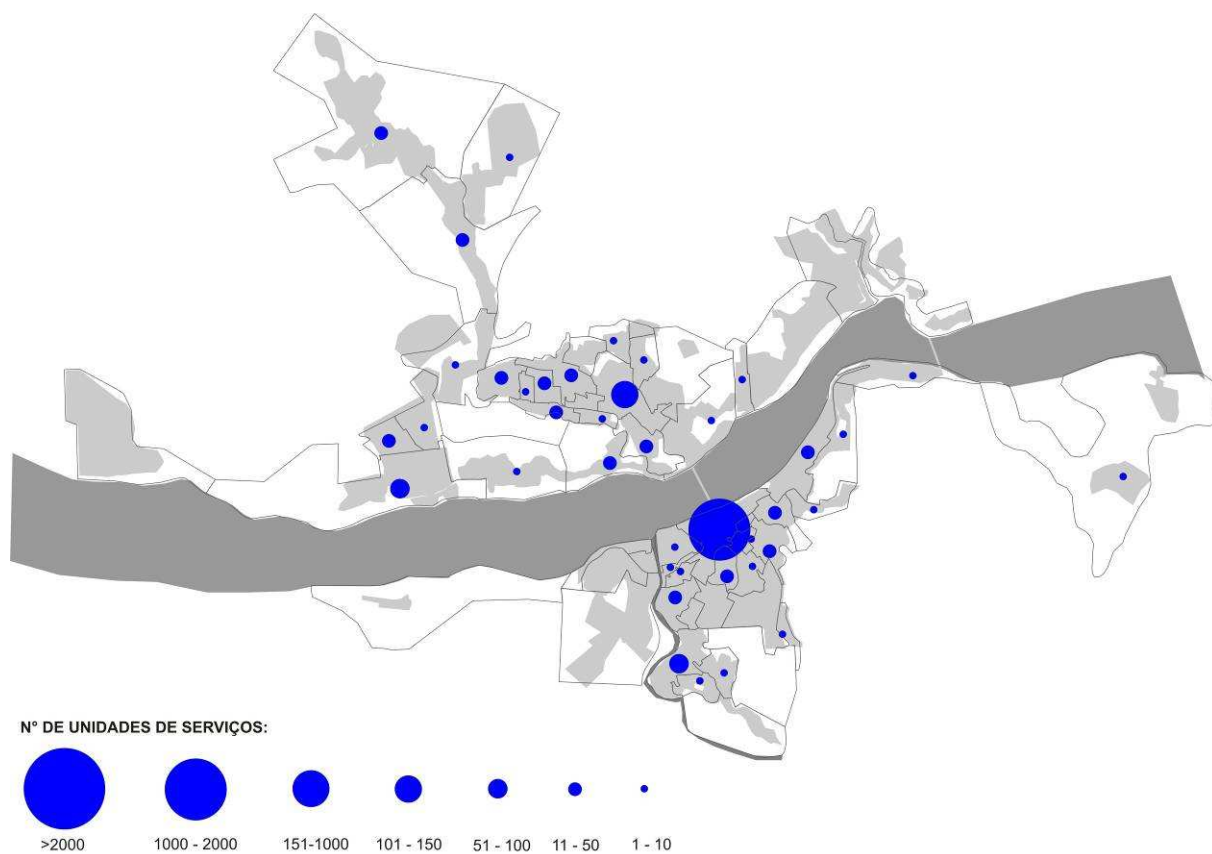


Figura 65: Distribuição das unidades de serviços na cidade de Colatina. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC (Anexo 1).

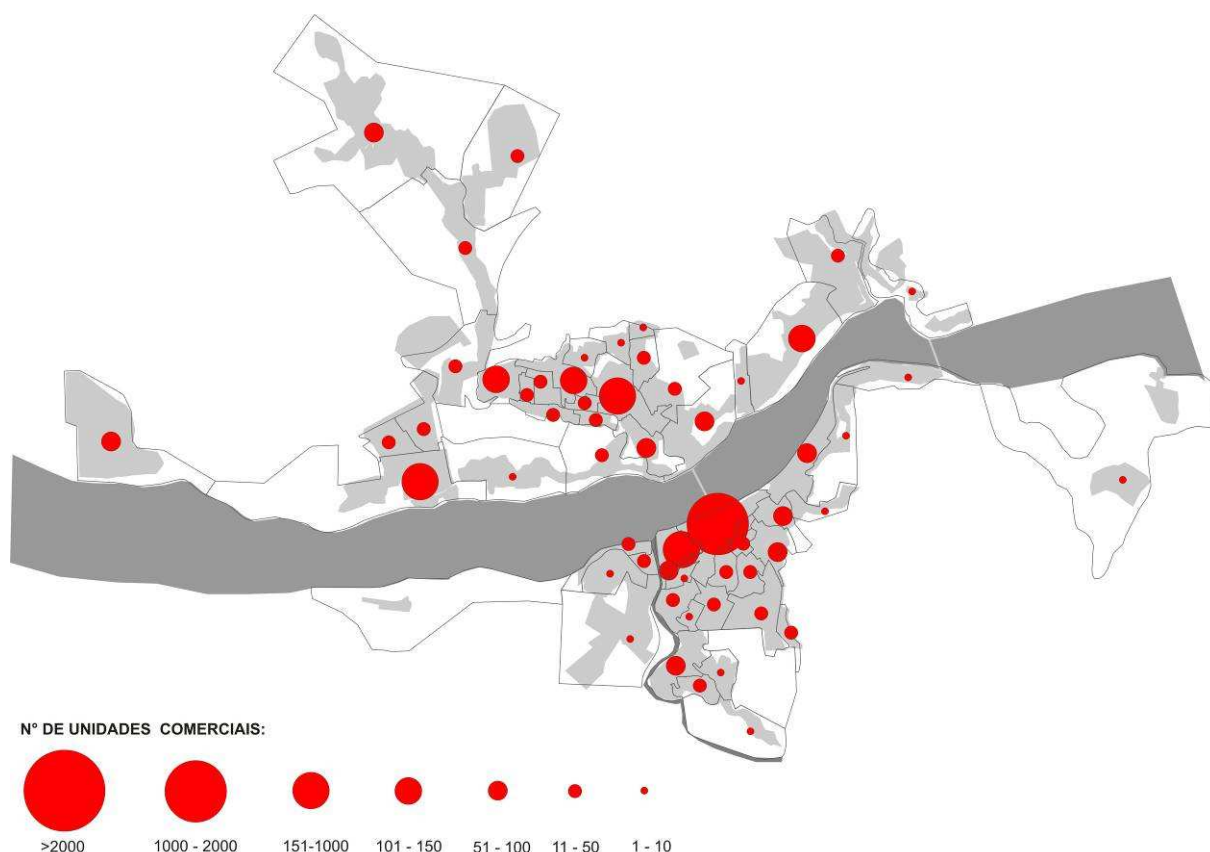


Figura 66: Distribuição das unidades comerciais na cidade de Colatina. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC (Anexo 1).

A distribuição espacial dos setores da cidade demonstra que a ocupação dos dois principais pólos é essencial para a compreensão do espaço e dos deslocamentos promovidos pela oferta de serviços e comércio nas duas regiões. As questões de densidade e polifuncionalidade passam então a ser ferramentas para a análise da urbanização dispersa de Colatina.

As baixas densidades da urbanização dispersa levam a uma ocupação do solo extensiva e onerosa, entretanto as altas densidades também podem gerar problemas urbanos.

De acordo com Claudio Acioly e Forbes Davidson (1998), certas decisões sobre a densidade podem suscitar uma série de impactos ao meio ambiente urbano. É necessário, portanto, haver um equilíbrio no planejamento das densidades das cidades. Acioly e Davidson (1998) ressaltam, entretanto, que nas economias de mercado é o mercado imobiliário que influencia a densidade. Modificações na densidade, nesse caso, costumam não levar em conta o provimento de serviços e equipamentos urbanos como: a escola, comércio e serviços, centros de saúde. Além



disso, a perda das áreas rurais também não é levada em conta quando se executam grandes loteamentos sobre áreas rurais.

De acordo com a Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, os novos loteamentos são obrigados a cumprir uma série de exigências de suprimento de infraestrutura da área, como esgoto, água, iluminação e pavimentação e áreas destinadas a sistemas de circulação, área verde, a implantação de equipamento urbano e comunitário. Fica a cargo da prefeitura, no entanto, a instalação dos equipamentos públicos. Essa instalação ocorre, muitas vezes, bom tempo depois da ocupação do loteamento pela população ou então a área acaba sendo utilizada por outras funções.

Um dos grandes problemas das altas densidades nas cidades é o congestionamento e a saturação do espaço, enquanto que as baixas densidades oferecem um ambiente mais tranquilo e silencioso. Apesar disso, a alta densidade proporciona um uso eficiente da terra, já que mais pessoas utilizam menos espaço para morar e realizar suas atividades.

A baixa densidade da urbanização dispersa consome mais terra e também mais infraestrutura. A alta densidade permite uma maior eficiência no fornecimento das infraestruturas e serviços urbanos. Segundo Acioly e Davidson (1998), a baixa densidade significa longas redes de infraestrutura para poucos consumidores e, com isso, alto custo no investimento de instalação e operação. Além disso, a oferta dos serviços públicos torna-se menor quando menos pessoas habitam o local. Dessa forma, é necessário percorrer maiores distância para chegar à escola ou a hospitais, por exemplo.

Um sistema de transporte público eficiente requer densidades médias e altas, para oferecer um serviço frequente, barato e eficiente. “Verifica-se que as pessoas vivendo em altas densidades deslocam-se duas vezes menos do que aquelas que residem em baixas densidades”. (ACIOLY e DAVIDSON, 1998, p. 34).

Acioly e Davidson (1998) apontam ainda o fenômeno da “Densidade Flutuante” que ocorre com o espaço urbano monofuncional. Esse fenômeno acontece quando as cidades possuem nas suas áreas centrais os seus centros de negócios, concentrando grande parte dos serviços, do comércio e dessa forma, o trabalho. Enquanto que nos bairros periféricos ou cidades-satélites concentram as moradias.

Esse fato ocorre em Colatina pela concentração do comércio e serviços nas regiões centrais, basicamente nas vias principais e por muitos bairros serem estritamente residenciais.

Isso faz com que nos bairros exclusivamente residenciais ocorra uma baixa densidade durante o expediente de trabalho e uma densidade alta no período noturno e nos finais de semana. Ao contrário acontece com as áreas que concentram os postos de trabalho. Acioly e Davidson (1998) afirmam que a concentração de emprego e atividades e funções relacionadas ao setor terciário na área central requerem grandes investimentos em infraestrutura urbana para um consumo ocioso, pois a utilização efetiva ocorre somente durante o período de trabalho. Além disso, os deslocamentos entre casa e trabalho provocam alto consumo de energia e combustível, engarrafamentos de trânsito e poluição, além do uso extensivo da terra.

No caso de Colatina, as duas regiões que concentram o comércio e serviços também concentram muitas residências. A infraestrutura nesse caso não fica ociosa. As infraestruturas que ficam ociosas em Colatina são as de acesso aos bairros dispersos, como também nos próprios bairros residenciais e nos novos pólos industriais, que estão longe da malha urbana.

Comparada as outras regiões, o centro de Colatina demonstra altas densidades em todos os setores: comércio e serviços, residenciais e industriais. Esse dado confirma que a região central de Colatina é bem ativa, com o comércio atrativo para a população e a oferta de serviços mais diversos, associado a residências.

No entanto, as demais áreas da cidade também necessitam ser polifuncionais, para minimizar as distâncias entre moradia-trabalho, moradia-escola e lazer. Richard Rogers (2001) propõe o modelo da cidade compacta, onde diversos núcleos das cidades abrigam uma diversidade de atividades públicas e privadas. A cidade compacta é densa e socialmente diversificada, onde as atividades econômicas se sobrepõem.

A criação de outras centralidades de uso misto em Colatina reduziria a necessidade de deslocamentos e criaria bairros sustentáveis e cheios de vitalidade. Mas esse processo deve acontecer lentamente e ser aliado a medidas de não esvaziamento do centro principal.

Além disso, como em outras cidades, o problema do transporte já começa a ser apontado no centro de Colatina. A falta de estacionamento para o transporte individual (automóvel), a pouca oferta de transporte coletivo, a ausência de espaços destinados ao transporte individual não motorizado agravam o estado atual da mobilidade urbana no centro da cidade. Além disso, a pouca permeabilidade imposta pela geografia, no caso de Colatina, a barreira do Rio Doce e a topografia acidentada de alguns morros, também dificultam a mobilidade urbana.

### **3.8. Tendências do crescimento da cidade de Colatina**

Após as análises dos itens anteriores, pode-se concluir que o crescimento da cidade de Colatina passou por momentos de crescimento contínuo/contíguo, até a década de 1940, e por momentos de crescimento disperso, com a construção de loteamentos distantes da estrutura urbana, dando saltos sobre as áreas rurais, principalmente na década 1980.

Um fator determinante que direcionou em diversos períodos o crescimento da cidade foi a infraestrutura viária, principalmente a rodoviária desde a implantação de redes capeadas e sistemas de transporte coletivo. Esse fator possibilitou o crescimento linear da cidade. A figura 67 resume a evolução urbana da cidade e nela pode-se perceber que o raio de urbanização cresceu ao longo dos anos deixando muitos vazios na área periurbana.



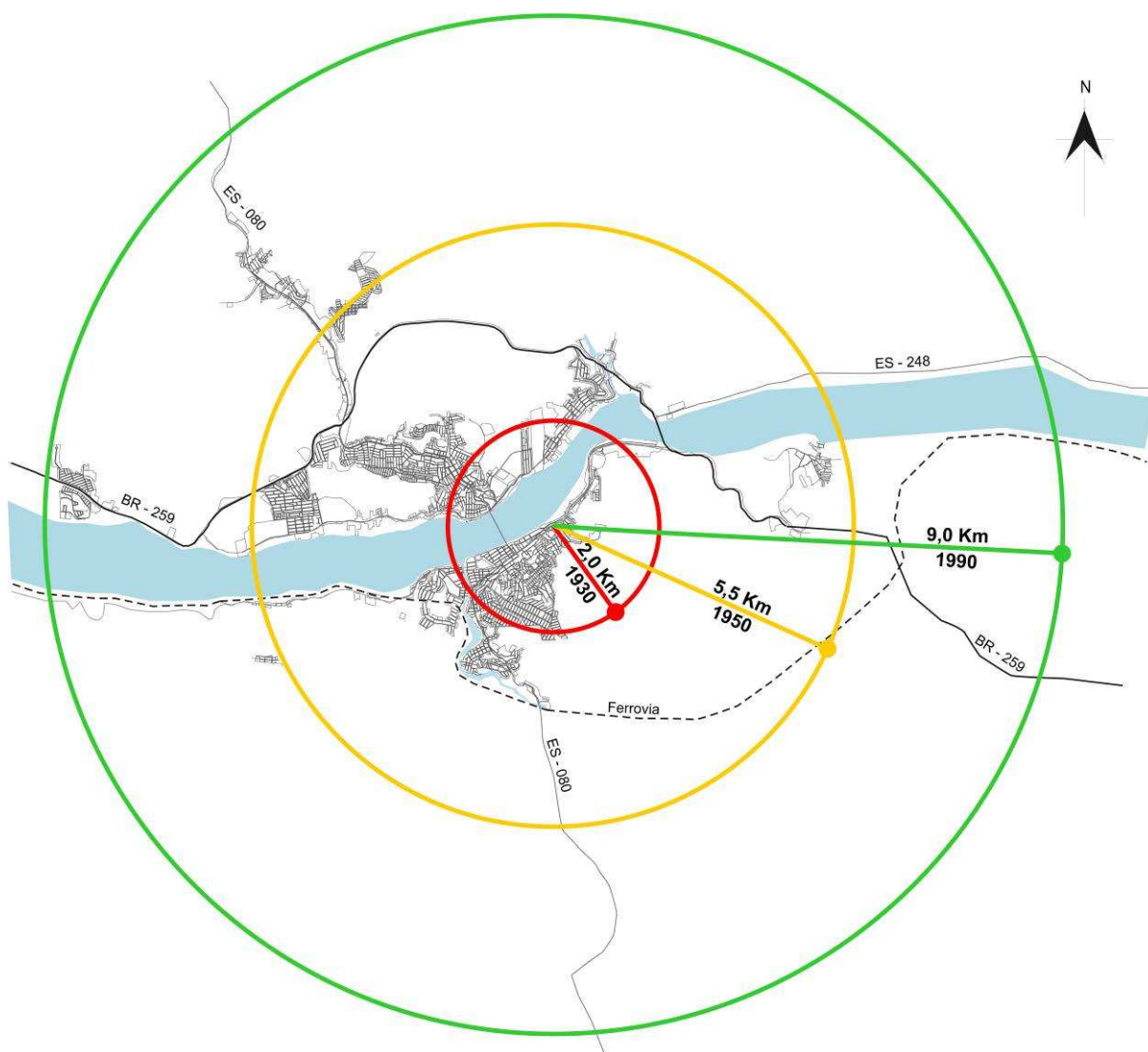


Figura 67: Evolução urbana de Colatina. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC, Revista Nossa e Google Earth.

A partir do levantamento dos loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal de Colatina (Apêndice 1), do Mapa de Evolução Urbana do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Colatina, Rio de Janeiro, 1981; da entrevista com Engenheiro Civil da Prefeitura de Colatina desde 1978, Francisco Hermes Lopes e; de dados presentes na Revista Nossa foi possível perceber que o crescimento da cidade não possui uma continuidade. Esse crescimento é fragmentado, cresce a partir da ocupação ou loteamento de áreas de acordo com os interesses do capital privado (Figura 68).

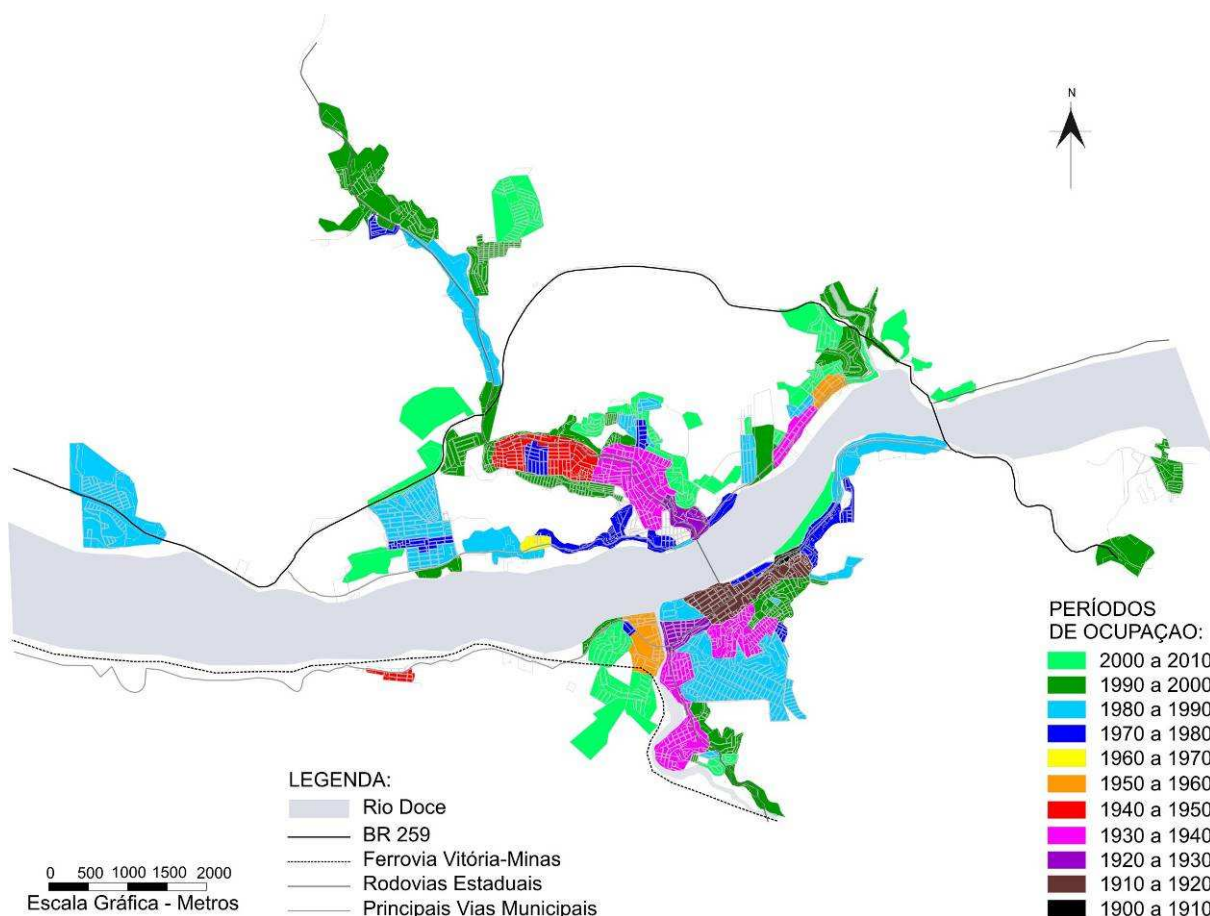


Figura 68: Expansão urbana de Colatina. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: 1) Mapa de Evolução Urbana do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Colatina, Rio de Janeiro, 1981. 2) Loteamentos aprovados na Prefeitura Municipal de Colatina e disponíveis na Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Anexo 1); 3) Entrevista com Engenheiro Civil da Prefeitura de Colatina (Francisco Hermes Lopes).

Em determinados momentos, a Prefeitura Municipal de Colatina definiu algumas áreas de ocupação residencial de interesse social. Em parceria com a Companhia Habitacional do Espírito Santo (COHAB-ES) nas décadas de 1960, 1970 e 1980 e recentemente, na década de 2000 e 2010, em parceria com o Programa Minha Casa, Minha Vida.

A configuração da estrutura espacial e do tipo de crescimento urbano que Colatina apresenta pode ser considerada linear e de crescimento disperso. Segundo Antônio Font (2007), a estrutura linear segue ao longo das principais infraestruturas viárias e de transporte. A estrutura linear em Colatina poderia também ser considerada como polinuclear, com dois núcleos dominantes e assentamentos menores ao longo das vias. Alguns desses assentamentos ocorrem de forma dispersa pelo território (Figura 69).

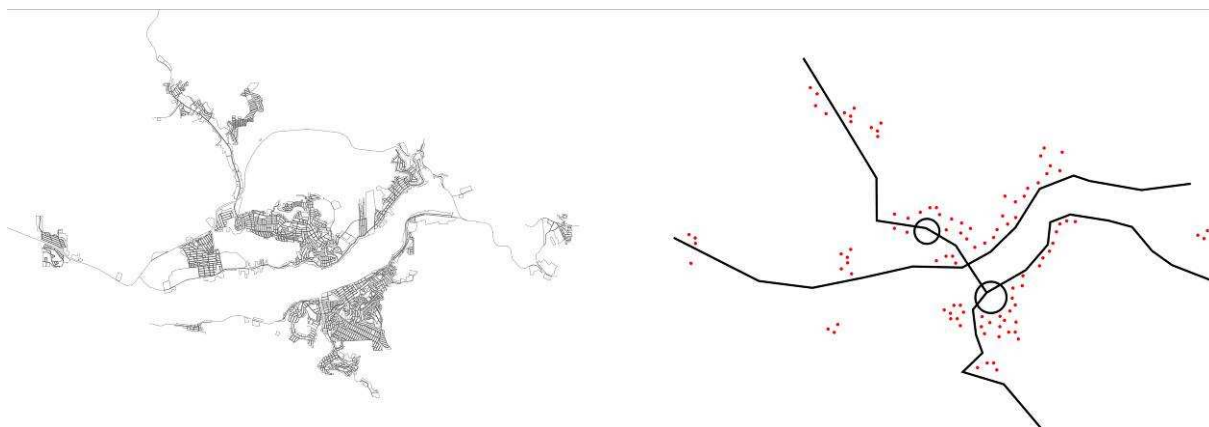


Figura 69: Malha urbana de Colatina e esquema gráfico que representa a estrutura espacial e o tipo de crescimento urbano: linear, com dois núcleos dominantes e de crescimento disperso. Elaboração: Leandro Camatta de Assis e Vivian Albani. Fonte de dados: PMC.

Essa figura sintetiza a estrutura espacial da cidade e evidencia que o crescimento urbano é disperso e que com isso avança sobre as áreas rurais, principalmente na área periurbana da cidade. No caso de Colatina, o setor industrial e de logística começa a se distanciar ainda mais da malha urbana.

No momento atual, o crescimento cidade de Colatina passa por duas tendências: a ocupação de áreas periurbanas ociosas - objeto de especulação por um longo período - através de loteamentos para a população de maior renda e; o aumento do crescimento linear ao longo das vias de transporte e distante da região central, através da construção de habitação popular pela prefeitura ou em parceria com setor privado por meio de financiamento do governo federal.

Essa tendência faz com que a área urbana continue crescendo para atender a moradias, apesar da baixa densidade de alguns bairros, salienta a segregação socioespacial e aumenta os conflitos ambientais pela ocupação de novas áreas antes rurais ou Áreas de Proteção Ambiental (APAs).

Em Colatina, as áreas rurais são pouco produtivas, pouco povoadas e com poucas reservas naturais preservadas. Esse fato caracteriza um estado de espera dessas áreas: espera da valorização do preço da terra e da chegada da urbanização.

O fator físico geográfico da cidade também foi em certos momentos determinante no direcionamento do crescimento urbano. O Rio Doce constituiu uma barreira ao crescimento até 1928, quando a construção da Ponte Florentino Avidos possibilitou a ocupação da região norte.

Além disso, a topografia acidentada da região contribui para a ocupação, inicialmente das partes mais planas, ao longo das vias. Mas esse fator não impediu que, a princípio, a população de baixa renda ocupasse as encostas próximas ao Centro e as vias de transporte, assim como, não impediu também que loteamentos fossem implantados nos topos dos morros no momento em que tais locais oferecessem vantagens econômicas para sua ocupação.

Além da expansão das áreas residenciais, o setor industrial também pode vir a dispersar a urbanização da cidade, caso ocorra a consolidação das novas zonas industriais propostas pelo poder municipal.

## **CONCLUSÃO: DESAFIOS PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA**

Este trabalho revelou que o crescimento da cidade de Colatina é disperso e que tal característica tem como fatores determinantes: um crescimento determinado pelas vias de transporte; a ausência de um planejamento público municipal; e uma estratégia de desenvolvimento econômico que amplia a urbanização estendida, aumenta a segregação socioespacial e agrava a degradação ambiental.

Para se chegar a esta conclusão, a pesquisa retomou fatores que contribuíram e direcionaram o surgimento, a formação e o crescimento da cidade. A ocupação de Colatina originou-se pela busca de novas terras produtivas na região norte do Espírito Santo no final do século XIX e o desenvolvimento da cidade foi impulsionado pela construção da ferrovia Vitória-Minas em 1906 e da ponte sobre o Rio Doce em 1928.

Colatina, a partir da construção da ponte, confluía todo o acesso ao norte do estado e essa situação afirmava seu caráter de cidade entreposto. A cidade era uma referência dos imigrantes para a ocupação das terras no norte do estado, como agenciadora de terras e também como negociadora de grande parte do escoamento da produção de madeira e café da região.

A confluência das vias de transporte possibilitou Colatina a se configurar como um centro regional, mas sua população urbana era pequena em comparação a população rural na década de 1940 (TEIXEIRA, 1974) e a sua malha urbana apresentava ainda um crescimento contínuo/contíguo.

Foi a partir da década de 1950, com o surgimento de loteamentos em áreas mais distantes do principal aglomerado, que a urbanização começa a ficar dispersa. Na década de 1980, esse processo é agravado devido ao aumento populacional da cidade, provocado pela crise da produção cafeeira.

O crescimento populacional resultou numa maior ocupação de áreas com topografia acidentada, próximas ao centro principal e às principais vias, e também no surgimento

de grandes loteamentos. Alguns destes loteamentos foram implantados longe da malha urbana, onde o preço da terra é mais barato e também próximo às vias de transporte rodoviário.

A infraestrutura de transporte e a mobilidade urbana foram um dos fatores determinantes para a dispersão da urbanização. As linhas de crescimento da cidade seguiram, em grande parte, as rodovias que ligam Colatina aos municípios vizinhos, à capital Vitória e ao estado de Minas Gerais.

A localização das indústrias nesse contexto buscou a facilidade de escoamento da produção. A construção de habitações em bairros mais distantes dos principais postos de trabalho e serviços foi possibilitada também pela oferta de transporte coletivo a partir da década de 1960. Após a crise do café, o setor moveleiro e do vestuário cresceram no município. Mas foi o setor de comércio e serviços que mais cresceu e sustenta a economia municipal e os postos de trabalho desde então.

Embora este trabalho não conseguiu tratar dos processos políticos e econômicos desejados, mostra que esses processos são dinâmicos. Apesar do aumento populacional da cidade, o município de Colatina não teve um incremento populacional considerável desde a década de 1950. Esse fato ocorreu devido ao desmembramento do território para criação de novos municípios. Apesar da perda de população, de território e de renda a partir das emancipações políticas, Colatina sustenta fortes relações econômicas com esses novos municípios e se mantém como cidade pólo estruturador dessas relações.

A relação que Colatina mantém com as cidades vizinhas possui grande potencial de se tornar intraurbana. Além da movimentação de capital e mercadorias, entre essas cidades, existe o deslocamento humano para trabalho, lazer, compras, escola, hospital e outros serviços. Essa vitalidade urbana que Colatina mantém na região é possibilitada pela ampla oferta de comércio e serviços que possui.

A presença em Colatina de empresas de comércio atacadista também reforça a característica de cidade entreposto comercial. Dentre as empresas atacadistas presentes em Colatina, três delas estão entre as dez maiores do país (Colatina Vale Mais, 2005) e mantêm-se como as maiores do estado: Forzza, Frisa, Nicchio Sobrinho

e São Bernardo Saúde - ligadas a produção de café, derivados de carne e serviços de saúde (IEL, 2011), alguns destes com cartela diversificada de serviços que inclui assessoria em Comércio Exterior. Essas empresas representam grande parte dos produtos transportados e atendem clientes em todo mercado nacional.

A confluência viária e a oferta de transporte coletivo também contribuem para que a cidade em questão seja polarizadora na região. Essa polarização possibilita a manutenção da característica de cidade entreposto. A cidade hoje continua a se beneficiar da infraestrutura viária e ferroviária que possui para tirar proveito da produção da região norte do estado.

Como cidade média, não metropolitana, Colatina teve seu crescimento orientado pela formação de mercado consumidor, no processo de industrialização brasileira do século XX. A produção agrícola, assim com em muitos municípios brasileiros, perdeu força em Colatina.

Apesar do escoamento da produção de soja e minério de ferro passar pelo município por meio da ferrovia Vitória-Minas, Colatina configura-se apenas como cidade corredor neste contexto. Para escoamento da produção de insumos dos municípios do norte do estado, principalmente rochas ornamentais, eucalipto e café, configura-se como cidade de passagem, pois consegue tirar um pequeno proveito com a comercialização e com a logística.

O panorama atual de investimentos públicos e privados no Espírito Santo, entretanto, está orientado, na sua grande maioria, para municípios cortados pela BR 101, devido ao comércio internacional da celulose, mineração e siderurgia, ou municípios litorâneos, pela cadeia de petróleo e gás oceânica. Devido a isso, os investimentos e intervenções no município de Colatina buscam manter-se como uma centralidade regional e viva economicamente no estado.

Os principais investimentos e intervenções aumentam a urbanização e provocam também a dispersão. O aumento do perímetro urbano da cidade e a delimitação de novas zonas industriais em áreas rurais é um exemplo disso. O poder municipal, através de aprovação na câmara de vereadores, aprovou em 2011 a ampliação do



perímetro urbano da cidade, a fim de atrair investimentos dos setores imobiliário, industrial e de logística.

A dotação de infraestrutura na localidade de Maria Ortiz possibilitou a implantação em 2006 um terminal de cargas intermodal (ferroviário e rodoviário), fora dos limites da área urbana, e o início da formação de um pólo industrial próximo a ele. Além disso, a delimitação de outras duas zonas industriais, próxima ao aeroporto (pista de pouso) busca a atração de novas indústrias.

A ampliação do perímetro urbano também visa atender a expansão do mercado imobiliário. Houve um grande crescimento do mercado imobiliário na última década em Colatina. A facilidade de financiamento é um dos fatores desse crescimento. Foram implantados cerca de 20 loteamentos na cidade de Colatina de 2000 a 2010.

Esses novos loteamentos geralmente são implantados na área periurbana da cidade – área de transição da área urbana e rural. Assim como as indústrias, o setor residencial também procura vantagens locacionais para se instalar. Procura neste caso, estar próximo ao acesso às vias de transporte urbano e também próximo aos serviços urbanos já instalados.

Em Colatina, duas regiões concentram a maior parte do comércio e serviços: o Centro e o bairro São Silvano. Devido a isso, o valor da terra próxima a essas regiões torna-se mais caro, principalmente próxima ao Centro. Esse fator faz com que essas terras se tornem objeto de especulação imobiliária.

Uma característica que o crescimento da cidade de Colatina apresenta é pequenas ou grandes propriedades dando lugar a loteamentos, quando tais áreas adquiriam vantagens locacionais. A ausência de um controle público da urbanização deixa a localização das moradias a mercê do interesse privado, que leva à dispersão do tecido edificado da cidade.

O aumento da urbanização para atender a interesses essencialmente econômicos contribui para a dispersão urbana e gera, com isso, a segregação sócioespacial pela elevação do preço da terra. Por exemplo, as habitações construídas para população de menor renda por meio de financiamentos e subsídios federais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) traz a tona o problema da localização.

Essas moradias são construídas longe dos principais postos de trabalho e serviços urbanos. A localização dessas moradias é muitas vezes definida pela lógica do mercado que favorece a urbanização dispersa e gera maior custo para implantação de infraestrutura e dos equipamentos urbanos necessários.

Colatina é uma cidade média que não está inserida nos ciclos econômicos principais ligados à exportação de *commodities* como minério, petróleo, álcool, celulose (eucalipto inserida parcialmente), e está fora da fronteira do agronegócio. O crescimento econômico de municípios com essa característica poderia ocorrer no caso da formulação de um projeto “nacional” que promovesse desenvolvimento e riqueza socialmente distribuídos a partir da riqueza advinda do petróleo e das demais *commodities*. “Isto só [ocorreria se houvesse] um planejamento coerente que [rompesse] com o comodismo do “*commodismo*”” (ALVIM e FANTINE, 2008).

Este município se insere no processo de fragmentação dos municípios brasileiros. Algo que, entre 1988 e 2000, gerou 1438 novos municípios – 25% de todos os municípios existentes atualmente no Brasil (TOMIO, 2002). O território de Colatina gerou 13 municípios de 1935 a 1998. No estado do Espírito Santo, esta fragmentação administrativa municipal foi um pouco acima da média nacional.

De modo que se pode entender que o território municipal possuía um estoque de localidades com atores bem posicionados nos jogos “eleitorais e das alianças políticas” e nas coalizões governistas. Em termos socioeconômicos, a descentralização fiscal, das competências tributárias e de gestão do espaço local não parece ter sido prejudicial a Colatina que consegue se sustentar como centralidade e polaridade - entreposto comercial e de serviços – para municípios com relativa autonomia e com suas próprias atribuições, mantendo com estes novos municípios relações econômicas dominantes.

A competência governamental sobre as cidades obedece ao desenho complexo proveniente das atribuições previstas pela Constituição Federal de 1988, marcadamente descentralizadora: saneamento, coleta e destinação do lixo, transporte urbano, controle e uso de ocupação de solo são competências municipais.

No entanto, no quadro regional a competência é estadual. Pelo “tratamento dado à governabilidade metropolitana” ou regional, observa-se o desinteresse de “todas as

instâncias da federação na cooperação administrativa das metrópoles” e das regiões. O poder legal do executivo federal, embora não tenha controle sobre os aspectos anteriores, poderia impor alguma regulação, pela disposição e cobrança de planos e leis (MARICATO, 2011, p. 44).

O quadro econômico global que confere mais poder e dinamismo aos centros urbanos maiores e mais bem posicionados em relação às redes mundiais e cadeias produtivas principais, por sua vez, atropela de certo modo o aparato legal, os instrumentos de política e de planejamento, voltados para o fortalecimento da célula mínima autônoma da nação – o município.

Dessa forma, Colatina se insere num contexto periférico. As decisões fundamentais sobre economia ou ocupação do solo por habitação e infraestrutura (portos, portos de interiores) são centralizadas, “facilitadas” ou terceirizadas (privadas) como o Plano de Aceleração da Economia (PAC) e o PMCMV, ou ainda quando o orçamento federal é permissivo, muitas vezes contrário ao planejamento central, estadual ou municipal.

Nesse contexto, as características do crescimento atual da cidade de Colatina é resultado das estratégias de desenvolvimento econômico para o município, dos interesses do mercado imobiliário e de um poder público que abstém do controle urbano. Esses fatores levam ao fortalecimento dos setores de comércio, serviços, industrial e de logística e um enfraquecimento ainda maior do setor agropecuário; a um aumento da população urbana e consequente esvaziamento das áreas rurais já pouco povoadas; e a uma urbanização dispersa pelo território, que se apropria da extensa área rural que se apresenta, em grande parte, ociosa e a espera de valorização e da urbanização.

Essa tendência do crescimento da cidade de Colatina apresenta-se onerosa e pouco sustentável para as áreas urbanas e para as áreas rurais. A urbanização dispersa em Colatina provoca segregação socioespacial; maiores custos com infraestrutura urbana; espaços com baixas densidades e monofuncionais; poluição pelos maiores deslocamentos por veículos automotores; e um agravamento da degradação ambiental em um território já bastante esgotado.

Os desafios para um crescimento sustentável da cidade de Colatina passam pelo planejamento municipal, urbano e rural, e também regional. O planejamento municipal deve evitar a extensão desnecessária do perímetro urbano e potencializar as áreas de baixas densidades tornando-as polifuncionais, com o incremento de uma diversidade de atividades públicas e privadas.

A promoção de espaços polifuncionais reduziria, em grande parte, os problemas relacionados aos deslocamentos humanos e, com isso, otimizaria o espaço urbano gerando núcleos compactos com maior qualidade urbana.

O planejamento do crescimento da cidade deve ser associado a uma recuperação das áreas de proteção ambiental, protegendo e recuperando a cobertura vegetal, matas ciliares, recursos hídricos, fauna, etc., e a uma potencialização das atividades agropecuárias que podem ser mais produtivas e trazer menos prejuízos ao meio ambiente.

Além disso, pela sua característica de cidade centro regional e cidade pólo o planejamento também deve acontecer de forma regional. Para que a dotação de qualidade urbana em Colatina irradie também na qualidade urbana dos municípios vizinhos com quem mantém fortes relações.

## REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, Ricardo. **O futuro das regiões rurais**. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

ABREU, Maurício de Almeida. **A apropriação do território no Brasil colonial**. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C. & CORRÊA, R. L (orgs.). *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. **Densidade urbana**: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Tradução: Claudio Acioly. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ALVIM, Carlos Feu & FANTINE, José. **“Commodismo”, Pré-Sal e Desenvolvimento**. Texto para discussão *Economia & Energia*, ano XII-Nº 67, Abril - Maio 2008. ISSN 1518-2932. Disponível em: <[http://ecen.com/eee67/eee67p/commodismo\\_e\\_desenvolvimento.htm](http://ecen.com/eee67/eee67p/commodismo_e_desenvolvimento.htm)>. Acessado em 27 mai. 2012.

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro**. Texto para discussão nº 554. IPEA. Rio de Janeiro, 1998. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/pub/td/td0554.pdf>>. Acessado em junho de 2010.

BORJA, Jordi. Prólogo: Homeopatia crítica. In. MONTANER, Josep & MUXI, Zaida. **Arquitectura y Política**. Barcelona, Gustavo Gili, 2011.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil: 1988** – texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 e 19/98 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94 – 10. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 1998.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 311, de 2 de março de 1938**. Dispõe sobre a divisão territorial do país, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br>>. Acesso em: 28 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da Cidade**: Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados. 3ª ed. Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br>>. Acesso em 28 de mar. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. Disponível em: <[www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)>. Acesso em: 01 mai. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006**. Estabelece as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos familiares Rurais. Disponível em: <[www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)>. Acesso em: 20 mai. 2012.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. **A formação da centralidade de Colatina**. Vitória: IHGES, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Tradução de Arlete Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

\_\_\_\_\_. **A Sociedade em Rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. Volume 1. Tradução: Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHOAY, Françoise. Destinos da cidade européia: séculos XIX e XX. **Revista de Rua**. Urbanismo e Arquitetura. n. 6. v. 1. pp. 8-21. Salvador, UFBA: 1996.

COLATINA (Município). **Lei nº 5.789, de 17 DE novembro de 2011**. Define os novos limites do perímetro urbano do Distrito sede do Município de Colatina, Estado do Espírito Santo e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.legislacaoonline.com.br/colatina/>> Acesso em: 03 mar. 2012.

COLATINA Vale Mais. **A comunidade construindo o seu futuro**. Prefeitura Municipal de Colatina. Companhia Vale do Rio Doce. 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Construindo o conceito de cidade média**. In SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org). Cidades Médias: espaços em transição. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

DEÁK, Csaba. **The price of urban land/ Spatial organization in a capitalist economy**. PhD Thesis, University of Cambridge, 1985. Disponível em <[http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c\\_deak/CD/4verb/categoria/index.html](http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/4verb/categoria/index.html)>. Acesso em 7 mai. 2012.

ENTRENA DURÁN, F. Cidades sem limites. In: MACHADO, A. S. (org.) **Trabalho, economia e tecnologia: novas perspectivas para a sociedade global**. São Paulo: Tendez; Bauru: Práxis, 2003.

ESPÍRITO SANTO (Estado). **Lei nº 5.638, de 11 de maio de 1998**. Cria o Município de Governador Lindemberg, constituído por dois Distritos originários do Município de Colatina/ES. Disponível em: <<http://governoservico.es.gov.br>>. Acesso em: 28 mar. 2012.

FERNANDES, Florestan (org.). **Comunidade e Sociedade no Brasil**: leituras básicas de introdução ao estudo macro-sociológico do Brasil. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1975.

FILHO, Abdo. **Onde está o planejamento**. Potencialidades do ES. A Gazeta, Caderno Especial, Vitória, 2012.

FISHMAN, Robert. **Bougeois Utopias. The rise and fall of suburbia**. Ney York:

Basic Books, 1987 In REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

FONT, Antonio (org.). **Catálogo da exposição La explosión de la ciudad: transformaciones territoriais en las regiones urbanas de la Europa Meridional**. Lisboa: Ministerio de Vivienda e Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2007.

FRIDMAN, Fania. **Cartografia fluminense no Brasil imperial**. I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Passado Presente nos Velhos Mapas: Conhecimento e Poder. Parati, RJ, 2010.

FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA - INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS. **Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica Período 2008-2010**. São Paulo, 2011. Disponível em: <[http://mapas.sosma.org.br/site\\_media/download/atlas\\_2008-10\\_relatorio%20final\\_versao2\\_julho2011.pdf](http://mapas.sosma.org.br/site_media/download/atlas_2008-10_relatorio%20final_versao2_julho2011.pdf)>. Acessado em abril de 2012.

GONÇALVES, Luciana Caldas. **Os frágeis galhos dos cafezais e a modernização emergente: a gestão governamental de Jones dos Santos Neves**. Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Vitória, 2010.

FLORIT, Luciano. **A reinvenção social do natural: natureza e agricultura no mundo contemporâneo**. Blumenau, SC: Edifurb, 2004.

HUET, Bernard. **A Cidade como Espaço Habitável: alternativas à Carta de Atenas**. 1984. Revista Arquitetura e Urbanismo, nº 9, dez/jan 87.

INDOVINA, Francesco. La ciudad difusa. In: **Lo Urbano: en 20 autores contemporáneos**. Barcelona: Angel Martín Ramos, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Agropecuário 2006**. Estabelecimento e área da agricultura familiar, segundo as Unidades da Federação, Mesorregiões, Microrregiões e Municípios – 2006. Disponível em <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/agropecuaria/censoagro/agri\\_familiar\\_2006/default.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/agropecuaria/censoagro/agri_familiar_2006/default.shtm)>. Acessado em maio 2012.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>. Acessado em janeiro de 2012.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2010**. Características da população e dos domicílios. Resultados do Universo. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/caracteristicas\\_da\\_populacao/resultados\\_do\\_universo.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/caracteristicas_da_populacao/resultados_do_universo.pdf)>. Acessado em abril 2011.

\_\_\_\_\_. **Noções Básicas de cartografia**. Unidades político-administrativas. Disponível em <[http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/manual\\_nocoas/elementos\\_representacao.html](http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/manual_nocoas/elementos_representacao.html)>. Acessado em setembro de 2011.



INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Investimentos previstos para o Espírito Santo 2009-2014**. Vitória, 2010. Disponível em: <[www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br)>. Acessado em abr. 2011.

\_\_\_\_\_. **Espírito Santo em mapas**. Vitória, 2011. Disponível em: <[www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br)>. Acessado em abr. 2011.

\_\_\_\_\_. **Valor agregado por setores econômicos**. Relatório. Vitória, 2008. Disponível em <[www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br)>. Acessado em junho de 2010.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia Lamas. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3ª ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 1969.

MADURO, Luiz Carlos Maduro. Colatina 63 anos. **Revista Nossa**. Colatina, nº 8, 1984.

\_\_\_\_\_. Colatina tem História. **Revista Nossa**. Colatina, nº 17, 1985.

\_\_\_\_\_. História da Colonização do Norte do Rio Doce. **Revista Nossa**. Colatina, nº 30, 1987.

\_\_\_\_\_. Colatina: volta ao passado. **Revista Nossa**. Colatina, nº 37, 1988.

MAGALHÃES, João Carlos. **Emancipação Político-administrativa de Municípios no Brasil**. Cap. 1. In: CARVALHO, A. X. Y.; ALBUQUERQUE, C. W.; MOTA, J. A.; PIANCASTELLI, M. (Orgs.). **Dinâmica dos Municípios**. Brasília: IPEA, 2007. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Capitulo1\\_30.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Capitulo1_30.pdf)>. Acessado em abril de 2012.

MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. **A Cidade na Incerteza: Ruptura e Continuidade em Urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2007.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

\_\_\_\_\_. **O Impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

\_\_\_\_\_. Conhecer para resolver a cidade ilegal. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). **Urbanização Brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2003.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

MCGREGOR, Duncan; SIMON, David; THOMPSON, Donald (org). **The Peri-Urban**

**Interface:** Approaches to Sustainable Natural and Human Resource Use. London: Earthscan, 2006.

Mercado imobiliário em expansão. **A Tribuna**, Vitória, ES, p.6, 21 de agosto de 2010.

MIRANDA, Clara Luiza. **Dispositivos Territoriais das Redes Mundiais**. Tese de Doutorado. São Paulo: PUCSP, 2004.

\_\_\_\_\_. **Formação territorial do ES colonial**. Texto preparatório para o livro *Arquitetura Moderna no Espírito Santo*. Vitória, 2012.

\_\_\_\_\_. **Em Território de ZEIS**: interações entre estado, movimentos sociais e universidade na Poligonal 1 Vitória, ES. Vitória, 2012. Artigo ainda não publicado, enviado e aceito no II ENANPARQ, Natal.

MIRANDA, Livia Izabel Bezerra de. **Planejamento em áreas de transição rural-urbana**: velhas novidades em novos territórios. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. ANPUR. v. 11, nº 1, maio. 2009.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. **A Relação Urbano-Rural no Brasil Contemporâneo**. II Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional Mestrado e Doutorado: Santa Cruz do Sul, 2004. Disponível em: <[http://www.unisc.br/cursos/pos\\_graduacao/mestrado/desreg/seminarios/anais\\_sidr2004/conferencias/06.pdf](http://www.unisc.br/cursos/pos_graduacao/mestrado/desreg/seminarios/anais_sidr2004/conferencias/06.pdf)>. Acessado em junho de 2010.

\_\_\_\_\_. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2006.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Tradução de Francisco Leitão. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2006.

PARMEZANI, Eliane. **A quem interessa o novo Código Florestal?** Caros Amigos, São Paulo.

<<http://carosamigos.terra.com.br/index2/index.php/noticias/2607-a-quem-interessa-o-novo-codigo-florestal>>. Acessado em 27 mai. 2012.

PORTAS, Nuno. **Tendências do Urbanismo na Europa**: Planos Territorial e Local. *Revista Oculum* 3. Palestra. Campinas: PUCCAMP, 1982.

POSENATO, Júlio. **Arquitetura da imigração italiana no Espírito Santo**. Porto Alegre: Posenato Art & Cultura, 1997.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 43ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIZEK, Cibele Saliba et al. **A produção da cidade e de suas representações: das**

**ideias clássicas às inflexões recentes.** Vitória, ES: XI Seminário da História do Urbanismo e da Cidade, 2010.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2001.

SANTOS, Gustavo dos et al. **Aglomerações, arranjos produtivos locais e vantagens competitivas locais.** Revista do BNDS, Rio de Janeiro, v.11, n.22, 2004.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira.** São Paulo: HUCITEC, 1993.

\_\_\_\_\_. **A cidade e o urbano como espaço-tempo.** Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. 1993. Disponível em <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/341/317>>. Acessado em agosto de 2012.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do XXI. 12ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

Shopping atacadista vai gerar 1.450 empregos em Colatina. **Gazeta On Line,** Vitória, ES, 08 de setembro de 2011. Disponível em <[http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2011/09/noticias/gazeta\\_online\\_norte/noticias\\_norte/957142-shopping-atacadista-abrira-1-450-empregos-em-colatina.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2011/09/noticias/gazeta_online_norte/noticias_norte/957142-shopping-atacadista-abrira-1-450-empregos-em-colatina.html)>. Acessado em abril de 2012.

SPAROVEK, Gerd et al. **O planejamento do município e o território rural.** In SANTORO, Paula (Org.); PINHEIRO, Edie (Org.). O município e as áreas rurais. São Paulo, Instituto Pólis, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. **O estudo das cidades médias brasileiras:** uma proposta metodológica. In SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org). Cidades Médias: espaços em transição. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TEIXEIRA, Fausto. **Colatina ontem e hoje.** Colatina: Edição promovida pela Prefeitura Municipal de Colatina e Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras, 1974.

TOMIO, Fabricio Ricardo de Limas. **A criação de municípios após a constituição de 1988.** In Revista Brasileira de Ciências Sociais. Print version ISSN 0102-6909. Revista brasileira Ciências Sociais. Vol.17, nº 48. São Paulo, Fev. 2002. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092002000100006>>. Acessado em 27 mai. 2012.

VILA, Manuel Royes. **Presentación.** In FONT, Antônio. Planeamento Urbanístico: De la controversia a la renovación. Barcelona: Centre Ernest Lluch, 2003.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2ª ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VILLASCHI, Arlindo. **Elementos da economia capixaba e trajetórias de seu**

**desenvolvimento.** Vitória: Flor&cultura, 2011.

WERNER, Edmundo; ABIKO, Alex K.; COELHO, Leandro de Oliveira; SIMAS, Rubenio; KEIVANI, Ramin; HAMBURGER, Diana S; ALMEIDA, Marco A. P de. **Introdução de Pluralismo na Habitação.** São Paulo: Finep: Annablume, 2004.

**Sites consultados:**

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>

Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). <[www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br)>

Prefeitura Municipal de Colatina (PMC). <[www.colatina.es.gov.br](http://www.colatina.es.gov.br)>

Organização das Nações Unidas (ONU) – Brasil. <<http://www.onu.org.br>>

SOS Mata Atlântica. <<http://www.sosmatatlantica.org.br/>>

## Apêndice 1

### Quadro de loteamentos aprovados em Colatina

Ano de aprovação	Decreto	Nome do loteamento	Interessado	Endereço	Área (m²)	Protocolo	Bairro
1969		Loteamento Santa Margarida	João Dalla Sobrinho		28.495,00		Santa Margarida
1970		Bairro Marista			18.219,25	5810/70	Marista
1975		Obra Avenida Beira Rio	Prefeitura Municipal de Colatina				Centro
2010	14.163 e 14.381	Morelatto	Construtora Arpa e Serviços/ Nilson e Ilson Soella	Ayrton Senna	130.877,49	11.680/2010 e 535/2011	Ayrton Senna
1976		Loteamento Bairro Honório Fraga	Dalla Bernardina Imobiliária		351.857,09		Honório Fraga
1977	(sem carimbo)	Bairro Aeroporto Loteamento São Silvano	Bela Vista Empreendimentos Imobiliários	São Silvano	103.026,44		Nossa Senhora da
1977		Loteamento Santa Mônica	José Natal Lemos	R. Nivaldo G. Guimarães, São Silvano	31.439,62		Santa Mônica
2010	14.162 e 14.389	Nilson Soela	Construtora Arpa e Serviços/ Nilson e Ilson Soella	Carlos Germano Nauman	142.380,98	1.1679/2010 e 0601/2011 e 0602/2011	Carlos Germano Nauman
1978		Loteamento	Reynaldo Guerra	Córrego do Ouro	51.378,60		Carlos Germano Nauman
1982		Colúmbia	Cubus				Colúmbia
1981		Loteamento Fachetti	André Fachetti	Maria das Graças	966,00	8094/81	Maria das Graças
1981		Santa Mônica (ampliação dos lotes)	José Natal Lemos	Rua Fortunato Peccin, São Silvano	10.406,17	3914	Santa Mônica
1983	5.072(84) e 13.500(09)	Moacir Brotas	Vila Nova, Mirante, Habit / SICAM Imóveis	Brotas	964.523,00	6.808/1983 e 21.435/2008	Moacir Brotas
1989		Parcelamento de Solo Urbano	André Fachetti e Filhos	Maria das Graças	41.059,47	10040/89	Maria das Graças
1989	3.486	San Diego	Imobiliária Fonte Rica	São Silvano	36.957,75	5916/1989	San Diego
1990	3.826	Morada do Sol	Imobiliária Fonte Rica	BR-259	350.383,93	1303/91	Morada do Sol
1992		Loteamento Beluar Ville	José Antônio Vitali		37.722,44	0832/92	Adélia Giuberti
1992		Aeroporto	Prefeitura Municipal de Colatina		200.661,08		Aeroporto /Santos Dumont
1994	4.104 e 12.976	Residencial Riviera	Solo Empreendimentos Imobiliários	Maria das Graças	224.025,03	4.169/96 e 22.225/2008	Santa Helena
1996		Loteamento Parque do Cristo	Prefeitura Municipal de Colatina	Bairro dos Operários			Bela Vista
1999	(sem carimbo)	Loteamento Morada do vale	João A. de Freitas	Barbados	162.000,00		Barbados
2000		Ayrton Senna	Prefeitura Municipal de Colatina	Ayrton Senna	275.360,94		Ayrton Senna

Ano de aprovação	Decreto	Nome do loteamento	Interessado	Endereço	Área (m²)	Protocolo	Bairro
2000	9.037	Modificações Brotas	Carlos Fernando Martins Brotas	Brotas	222.215,92		Moacir Brotas
2002		Desmembramento	Solo Empreendimentos Imobiliários	Maria das Graças		10840/02	Maria das Graças
2003	10.131	Parque das Águas	2M Engenharia	BR-259 São Silvano	413.174,12	9708/2003	Morada do Sol
2005	10.925	Village Jardins	Santa Rita Construtora	Marista	87.458,02	15826/2005	Fazenda Vitali
2005	11.663(07)	Riviera II	Solo Empreendimentos Imobiliários	Final do bairro Santa Helena	161.295,68	3.315/2005 e 4.258/2007	Santa Helena
2006	10.947	Noemia Linhalis Vitali	Engeste	Vila Noemia, Marista	207.843,32	14.667/2003 e 4867/2005	Marista
2006	11.857	Santa Mônica 02	Aldezir Fuzari	Santa Monica 02	5.693,31	2018/06	Santa Mônica
2006	11.175	Santa Mônica II	José Natal Lemos Pereira	José de Anchieta	39.933,64	1.909/2006	Santa Mônica
2008	12.730	Bosque da Princesa	Engest Eng. Espírito Santense LTDA	Fazenda Vitali, Bairro Marista	184.078,73	2593/2008 e 17290/2007	Fazenda Vitali
2008	12.902	Residencial Itajuby	Liliose Cunha Fernandez e outros	Maria das Graças	30.736,07	17.902/2007	Maria das Graças
2009	13.460 e 12.850	Residencial Village Jardins II	Santa Rita Construtora LTDA	Marista	77.628,07	16.596/2007	Fazenda Vitali
2009	13.218	Recanto dos Pássaros	C. R. Consultoria e Engenharia LTDA	Fioravante Marino	90.457,44	12125/2008	Fioravante Marino
2009	11.977 e 13.535 e 13.610 e 13.806	Américo Ferrari	Zelber Ferrari	Bairro Lacê	77.440,95	7.746/2006 e 22.015/2008	Lacê
2009	13.819	Loteamento Residencial Jardim Tropical	Clemente Gotardo	Mario Giurizato	132.025,04	12654/09	Mario Giurizato
2009	13.4839 e 13.972	Residencial Sol Nascente		Bairro Mario Giurizato	26.336,30	851/2006 e 6.300/2008	Mario Giurizato
2009	13.421	Condominio Unifamiliar Monte Olimpo	EGP Empreendimentos Gonçalves Pimenta LTDA	Santa Monica	40.000,00	22227/2008	Santa Mônica
2010	14.315	Loteamento Santa Clara	M e M Imobiliária LTDA	Bairro Fazenda Vitali	230.920,00	2795/10 e 7664/10 (apenso)	Fazenda Vitali
2010	14.062	Parque Monte Rosso	Therezinha Ieda Vitali Janes	Fazenda Vitali, Bairro Marista	59.342,41	5399/2010	Fazenda Vitali
2010		Prolongamento do Riviera II	Lezio Gomes Sathler	Maria das Graças	119.235,40	20414/10	Santa Helena



## Anexo 1

Distribuição dos setores na principal aglomeração urbana do município

<b>Bairros e Tipo de Uso das Unidades</b>		<b>Serviços, Residências, Comércio, Indústrias e Lotes Vagos</b>				
<b>Código</b>	<b>Nome</b>	<b>Comercio</b>	<b>Industria</b>	<b>Serviços</b>	<b>Residencia</b>	<b>LoteVago</b>
		1.326	16	1.186	2.068	193
1	Centro	57	2	15	1.467	52
2	Bela Vista	26	2	21	1.032	46
3	Perpétuo Socorro	308	6	127	1.489	65
4	São Silvano	155	57	61	1.817	219
8	Honório Fraga	85	2	10	247	20
10	Vila Nova	39		2	825	190
11	Operário	20	13	16	541	383
12	São Braz	93	20	53	1.553	61
13	Vila Lenira	22	4		310	69
15	Adélia Giuberti	74	36	47	1.585	178
16	Carlos Germano Naumann	63	9	29	1.693	106
17	Colatina Velha	19			364	387
19	Moacir Brotas	231	2	9	368	29
20	Esplanada	89	7	15	1.842	57
22	Nossa Senhora Aparecida	13		1	443	1
23	Vista da Serra	131	28		1.138	214
25	Maria das Graças	59	1	34	1.197	37
27	São Vicente	4			156	277
29	Marista	44	4	19	876	35
31	Vila Amélia	30	3	19	790	161
32	Maria Ismênia	24			137	8
34	Sagrado Coração de Jesus	20	9	7	236	71
37	Santa Mônica	108	3	24	1.774	51
38	Santo Antônio	14	2		466	713
42	Jardim Planalto		2		128	18
43	Santa Cecília	26	2	22	511	202
45	Santos Dumont	10	1	9	452	75
47	Santa Terezinha	31	9	18	779	57
49	Novo Horizonte	2	3		11	23
54	Raul Giuberti	12		7	573	26
55	Por do Sol	26	1	10	950	121
56	São Marcos	13			713	36
63	São Pedro	8			177	426
66	Fazenda Vitali	76	3		929	240
69	Columbia	9		3	158	446
71	Santa Margarida	12	3		281	527
76	Santa Helena	13		1	451	128
91	Olivio Zanoteli	4		2	224	15
92	São Judas Tadeu	39	17	36	124	570
103	Industrial Alves Marquez	2	6	2	133	301
104	Barbados	1	3		89	27
110	San Diego	10	2		131	44
115	Luiz Iglesias	143	14	49	932	49
122	Vila Real	5		8	177	136
130	Alto Vila Nova	5	3	8	121	18
137	Martinelli	50		7	1.251	1.015
153	Ayrton Senna	10		3	425	48
158	Francisco Simonassi	13	1		451	169
177	Padre José de Anchieta	39		7	686	29
188	Aeroporto	17	3	7	94	270
246	Morada do Sol	3			127	197
287	Floravante Marino	9	3	7	64	11
288	Benjamin C. dos Santos	63	9	3	571	173
368	Lacê	6	1		120	150
388	Residencial Noore					524
415	IPÊ	12	2	6	318	28
416	Nossa Senhora da Penha	4	2		96	26
651	Mario Giurizatto	4	2	1	115	154
9.999	Castelo Branco					
<b>Total :</b>		<b>3731</b>	<b>318</b>	<b>1911</b>	<b>36776</b>	<b>9902</b>

## Anexo 2

Lotes disponíveis para venda em Colatina.

RESUMO DOS LOTEAMENTOS EM M² NÚMERO DE LOTES							
	Loteamento	Lotes	Área Total m²	E. Com. M²	Uso Comum m²	Área Verde m²	Observação
1	Morada do Sol	355	199.967,00	18.803,00	1.350,00	69.821,00	
2	Residencial Riviera	166	85.856,00			63.177,00	
3	Residencial Riviera II	255	73.651,00	5.281,00	5.271,00	56.127,00	
4	Américo Ferrari	79	36.136,00	36.136,00	3.172,00	6.953,00	
5	Residencial Itajuby	57	15.829,00	15.829,00	1.501,00	6.183,00	
6	Residencial Sol Nascente	44	13.634,00	1.053,00	1.053,00	5.267,00	
7	Residencial Jardim Tropical	216	74.669,00	5.215,00	5.215,00	26.506,00	
8	Residencial Riviera III	73	73.651,00	5.271,00	5.281,00	56.127,00	
9	Reinaldo Guerra	45	11.252,00	1.365,00	1.387,00	5.631,00	
10	Conj. Hab. P. das Águas	858	172.367,00	15.887,00	15.832,00	104.940,00	
11	Santa Clara	370	143.324,00	11.546,00	11.546,00	57.730,00	
12	Casa do Menino Colatina	149	55.168,00	3.978,00	3.978,00	19.892,00	
13	Residencial Colibris	222	67.077,00	5.493,00		42.560,00	
14	Morelato	176	52.634,00	5.240,00	5.485,00	26.550,00	
15	Nilson Soela	387	66.655,00	5.693,00	5.733,00	28.514,00	
16	Recanto dos Pássaros		39.621,00	3.903,00	3.870,00	20.999,00	
17	Monte Olimpo	77	27.535,00	872,00	2.596,00		
18	Residencial V. Jardins	118	40.703,00	3.852,00	3.786,00	17.654,00	
19	Residencial V. Jardins II	54	33.361,00				
20	Noêmia L. Vitali	250	94.304,00	8.512,00	9.200,00	41.651,00	
21	Res. Bosque da Princesa	280	83.767,00	9.601,00	9.665,00	56.090,00	
22	Parque MonterRosso	85	26.580,00	2.105,00	2.106,00	17.398,00	
			<b>1.487.741,00</b>	<b>165.635,00</b>	<b>98.027,00</b>	<b>729.770,00</b>	
	Em oferta	<b>2355</b>		<b>11,10%</b>	<b>6,60%</b>	<b>49,00%</b>	
	Total	<b>4316</b>					

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO**  
**CENTRO DE ARTES**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

VIVIAN ALBANI

**TRAJETÓRIA DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE COLATINA**

VITÓRIA

2012